ÉTUDES ET
RECHERCHES
EN TRANSPORTS

BILAN DU TRANSPORT AU QUÉBEC
ACTIVITÉS 1990

SOCIO-ÉCONOMIE
DES TRANSPORTS

Québec

92-01498/

BILAN DU TRANSPORT AU QUÉBEC ACTIVITÉS 1990

Dépôt légal, 3e trimestre 1991
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN: 2-550-22402-7

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

FICHE ANALYTIQUE DE RAPPORT

Titre et sous-titre du rapport	N° du rapport Transports Québec
BILAN DU TRANSPORT AU QUÉBEC - ACTIVITÉS 1990	RTQ-91-09
	Rapport d'étape ☐ — Rapport final ☒ — An 91 — Mois 09 — Jour 15
	N° du contrat

Auteur(s) du rapport	Date du début d'étude	Date de fin d'étude
Service de la statistique et de l'économie des transports Chargé de projet : Yvan Gaudet	91 01 07	91 07 26
	Coût de l'étude	

Étude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme)	Étude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme)
Service de la statistique et de l'économie des transports Direction de la planification 700, Boul. St-Cyrille Est, 17e étage Québec (Québec) G1R 5H1	Ministère des transports 700, Boul. St-Cyrille Est, 17e étage Québec (Québec) G1R 5H1

But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires

Présenter dans un même document des données économiques générales ainsi que des statistiques relatives au secteur du transport. La publication porte surtout sur l'année 1990, mais elle donne également une revue des activités 1988 et 1989.

Résumé du rapport

Le *Bilan du transport au Québec* est publié pour la deuxième année. Cet ouvrage se veut un complément au *Mémento statistique du transport au Québec*.

Ainsi, le *Bilan* est publié plus rapidement que le *Mémento* grâce au recours à des données préliminaires et à des estimations; le *Mémento* ne contient que des données finales.

La première section du *Bilan* traite de la conjoncture économique québécoise et canadienne, ce qui permet de situer dans quel contexte évoluent les industries québécoise et canadienne du transport.

La deuxième section traite spécifiquement du transport. Après une entrée en matière relative au marché du travail, aux investissements, aux indices de prix à la consommation et à la consommation d'énergie propres au secteur du transport, le *Bilan* aborde successivement le transport des personnes ainsi que le transport des marchandises pour les différents modes.

Nbre de pages	Nbre de photos	Nbre de figures	Nbre de tableaux	Nbre de références bibliographiques	Langue du document	Autre (spécifier)
51		16	29		☒ Français ☐ Anglais	

Mots-clés
Transport québécois; transport canadien; activité des transporteurs; statistiques; compte d'autrui; établissements; camionnage; routier; aérien; ferroviaire; maritime; pipe-line; production; emploi; investissement; commerce international

Autorisation de diffusion

☒ Diffusion autorisée ☐ Diffusion interdite

Signature du directeur général

Date : 91 09 17

V-1773 (89-05)

ÉQUIPE DE PRODUCTION:

M. Yvan Gaudet	Recherche, coordination et rédaction
M^{me} Jocelyne St-Amant	Recherche
M^{me} Carole Robitaille	Traitement de l'information

SIGNES CONVENTIONNELS

Les signes conventionnels suivants, utilisés à la fois par le Bureau de la statistique du Québec et Statistique Canada apparaissent dans cette publication:

..	Nombre non disponible
...	N'a pas lieu de figurer
-	Néant ou zéro
r	Nombre rectifié
p	Nombre provisoire

Unités de mesure

On utilise dans ce document les unités de mesure du système international.

Nombres

Les nombres ayant été arrondis dans la majorité des tableaux, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

TABLE DES MATIÈRES

Page

Liste des tableaux XI

Liste des figures XIII

Introduction 1

Situation économique globale 3

1.1 Valeur de la production globale 3
1.2 Marché du travail 7
1.3 Secteur primaire 8
1.4 Secteur manufacturier 8
1.5 Dépenses personnelles en biens et services de consommation 11
1.6 Investissements 12
1.7 Commerce international 14

Secteur du transport 19

2.1 Conjoncture propre au secteur du transport 19
2.1.1 Marché du travail 19
2.1.2 Investissements 23
2.1.3 Consommation d'énergie 26

2.2 Transport des personnes 27
2.2.1 Indices de prix 27
2.2.2 Ventes de véhicules 29
2.2.3 Transport urbain et de banlieue 32
2.2.4 Transport interurbain par autocar 34
2.2.5 Transport ferroviaire 35
2.2.6 Transport aérien 37
2.2.7 Transport maritime 40

2.3 Transport des marchandises 41
2.3.1 Camionnage 41
2.3.2 Transport ferroviaire 43
2.3.3 Transport aérien 44
2.3.4 Transport maritime 46
2.3.5 Transport par pipe-line 49

Conclusion 51

Liste des tableaux

Page

Tableau 1: Produit intérieur brut au Québec et au Canada , 1988-1990 3

Tableau 2: Emploi, rémunération et heures travaillées au Québec et au Canada, 1988-1990 7

Tableau 3: Production dans le secteur primaire au Canada, 1988-1990 8

Tableau 4: Production de véhicules automobiles, camions et camionnettes au Canada et aux États-Unis, 1988-1990 10

Tableau 5: Dépenses personnelles en biens et services de consommation au Québec et au Canada, 1988-1990 11

Tableau 6: Indice global des prix à la consommation à Québec, à Montréal et au Canada, 1988-1990 11

Tableau 7: Investissements privés et publics au Québec et au Canada, 1988-1990 13

Tableau 8: Commerce international du Québec et du Canada, sur la base de la balance des paiements, 1988-1990 15

Tableau 9: Commerce international du Canada selon les principaux marchés sur la base de la balance des paiements en 1990 16

Tableau 10: Exportations internationales du Québec, détail des principaux produits, 1988-1990 18

Tableau 11: Nombre d'employés au Québec et au Canada, 1988-1990 20

Tableau 12: Rémunération hebdomadaire moyenne au Québec et au Canada, 1988-1990 21

Tableau 13: Heures de travail hebdomadaires moyennes au Québec et au Canada, 1988-1990 22

Tableau 14: Investissements des entreprises de transport privées et publiques au Québec, 1988-1990 23

Tableau 15: Investissements des entreprises de transport privées et publiques au Québec par région, 1988-1990 25

Tableau 16: Consommation d'énergie pour le transport au Québec, 1988-1990 26

Tableau 17: Indice global des prix à la consommation (IPC global) et composante transport à Québec, à Montréal et au Canada, 1988-1990 28

Tableau 18: Présentation générale du transport urbain et de banlieue au Québec et au Canada, 1988-1990 33

Liste des tableaux (suite)

Page

Tableau 19: Présentation générale du transport interurbain de voyageurs par autocar au Canada, 1988-1990 34

Tableau 20: Présentation générale du transport ferroviaire de personnes au Canada, 1988-1990 36

Tableau 21: Présentation générale des transporteurs aériens (voyageurs) canadiens de niveau I, 1988-1990 37

Tableau 22: Passagers payants embarqués et débarqués aux dix principaux aéroports canadiens, 1988-1990 39

Tableau 23: Trafic des traverses maritimes au Québec, 1988-1990 40

Tableau 24: Présentation générale du transport routier de marchandises au Québec et au Canada,1988-1990
Données financières 42

Tableau 25: Présentation générale du transport ferroviaire de marchandises au Canada, 1988-1990 43

Tableau 26: Présentation générale des transporteurs aériens (marchandises) canadiens de niveau I, 1988-1990 44

Tableau 27: Marchandises chargées et déchargées dans les dix principaux aéroports canadiens, transportées sur les principaux vols à horaire fixe, 1988-1990 45

Tableau 28: Transport maritime de marchandises au Québec et au Canada.
Principaux produits manutentionnés dans les principaux ports au Canada, 1988-1990 47

Tableau 29: Transport par pipe-line au Québec et au Canada,1988-1990 50

Liste des figures

Page

Figure 1: Produit intérieur brut au Québec et au Canada
Variation trimestrielle,1988-1990 4

Figue 2: Indice composite avancé canadien
Variation mensuelle,1988-1990 5

Figure 3: Production réelle exprimée en monnaie locale
Variation annuelle, 1988-1990 6

Figure 4: Indicateurs de production des industries de fabrication du matériel de transport
Variation annuelle, 1988-1990 9

Figure 5: Indicateurs de production des autres industries manufacturières
Variation annuelle, 1988-1990 9

Figure 6: Évolution du taux d'intérêt préférentiel au Canada
Répartition mensuelle, 1988-1990 12

Figure 7: Investissements totaux au Québec et au Canada, 1988-1990 14

Figure 8: Commerce international du Québec et du Canada
Répartition trimestrielle, 1988-1990 16

Figure 9: Répartition des exportations canadiennes selon le pays de destination
en 1990 17

Figure 10: Répartition des importations canadiennes selon le pays d'origine en 1990 17

Figure 11: Investissements des entreprises de transport privées et publiques au Québec
et au Canada par mode, 1990 24

Figure 12: Répartition géographique du nombre de véhicules automobiles neufs vendus
Janvier à août 1988 30

Figure 13: Répartition géographique du nombre de véhicules automobiles neufs vendus
Janvier à août 1990 30

Figure 14: Répartition géographique de la valeur des ventes des véhicules automobiles neufs
Janvier à août 1988 31

Figure 15: Répartition géographique de la valeur des ventes des véhicules automobiles neufs
Janvier à août 1990 31

Figure 16: Valeur moyenne des véhicules automobiles neufs
Janvier à août 1988 et 1990 32

INTRODUCTION

À l'automne 1990, paraissait la première édition annuelle du *Bilan du transport au Québec (données 1989)*. Le but principal de cette nouvelle publication est de raccourcir la période s'écoulant entre la fin d'une année et la diffusion des statistiques s'y rapportant, grâce à l'emploi de données préliminaires et d'estimations. Quant au *Mémento statistique du transport au Québec*, qui existe depuis cinq ans, sa vocation étant de présenter uniquement des données finales, il faut attendre au moins dix-huit mois après la fin d'une année pour qu'il soit complet.

Afin d'évaluer le niveau de satisfaction des utilisateurs du *Bilan* et du *Mémento* face à ces publications et pour mieux connaître leurs besoins, un sondage a été mené auprès de ces personnes à l'hiver 1991. L'information recueillie s'est révélée très utile en permettant de saisir les points forts et les faiblesses de ces deux publications. Ainsi, la nouvelle édition du *Bilan* incorpore plusieurs modifications pour refléter les souhaits exprimés par les lecteurs.

Malgré les améliorations apportées, nous sommes conscients que des imperfections demeurent. Pour cette raison, la collaboration des lecteurs est vivement souhaitée; les commentaires qu'ils exprimeront par lettre ou appel téléphonique seront considérés avec grand soin. Cependant, il importe de souligner que des limitations sérieuses quant à la disponibilité des données restreignent la marge de manoeuvre quant au contenu de la publication. En particulier, il faut citer l'absence presque totale de données publiées sur une base régionale.

Comme l'an passé, le *Bilan* se divise en deux sections principales. La première dresse un tableau d'ensemble de la conjoncture économique globale. On y traite particulièrement de la production nationale, des dépenses de consommation, du marché du travail, des investissements et du commerce international. De façon générale, les données concernent le Québec et le Canada.

La deuxième section se découpe en trois sous-sections spécifiques au secteur du transport. La première sous-section touche des thèmes généraux comme l'état du marché du travail dans le secteur du transport, les dépenses d'investissements ainsi que la consommation d'énergie du secteur du transport. La deuxième sous-section aborde divers aspects du transport des personnes, pour les principaux modes de transport. Quant à la troisième sous-section, elle présente un portrait statistique du transport des marchandises pour chacun des modes.

Il est souhaité que le lecteur retrouve dans cette publication l'information qu'il recherche. S'il veut aller plus loin, il pourra consulter le *Mémento statistique du transport au Québec* ou s'adresser au Service de la statistique et de l'économie des transports du ministère des Transports du Québec qui produit cette publication.

SITUATION ÉCONOMIQUE GLOBALE

Afin de mieux comprendre l'évolution récente du secteur du transport décrite dans la deuxième section, il convient de débuter par une revue de l'évolution de la conjoncture économique globale au cours des dernières années.

1.1 Valeur de la production globale

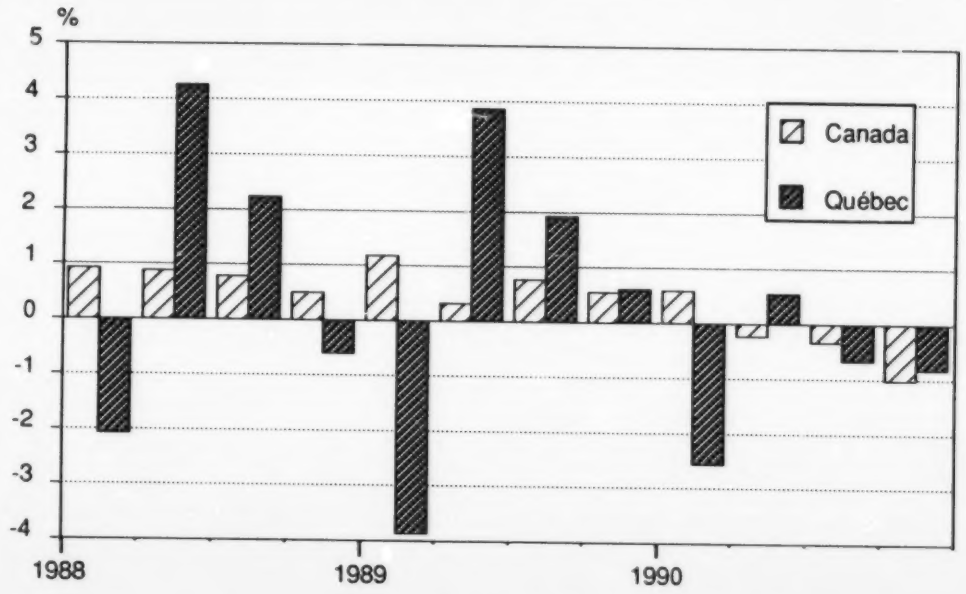
Alors que la période qui a suivi la récession du début des années 80 a été marquée par une croissance économique soutenue, on a assisté depuis 1989 à une tendance au ralentissement de l'activité puis à une récession à partir du printemps de 1990. Comme le montre le tableau 1, cette tendance à une stagnation de la production affecte non seulement le Québec mais également l'ensemble du Canada. La figure 1 complète l'information présentée au tableau 1 en illustrant, trimestre par trimestre, le ralentissement progressif de l'économie tant au Québec qu'au Canada.

Tableau 1
Produit intérieur brut au Québec et au Canada, 1988-1990

	1988	1989	1990	Variation 1988-1990
	en millions de dollars constants (1986)			en %
Québec	129 588	131 772	132 900	2,56
Canada	549 237	565 657	570 473	3,87

Sources: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada.
Direction des comptes économiques, Bureau de la statistique du Québec.
Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec, à partir de l'indice implicite des prix.

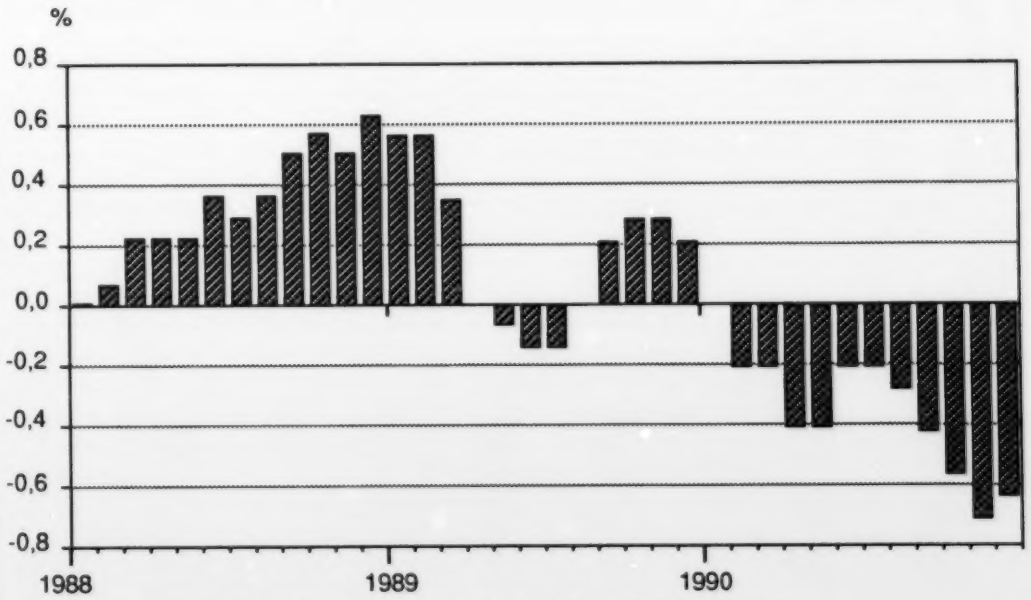
Figure 1
Produit intérieur brut au Québec et au Canada
Variation trimestrielle, 1988-1990



Sources: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada.
Direction des comptes économiques, Bureau de la statistique du Québec.
Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec, à partir de l'indice implicite des prix.

L'évolution récente de l'indice composite avancé *, censée indiquer l'évolution probable de la conjoncture pour les mois à venir, est présentée à la figure 2. Si on en croit la tendance observée, le ralentissement devrait se poursuivre pour une grande partie de 1991.

Figure 2
Indice composite avancé canadien
Variation mensuelle, 1988-1990

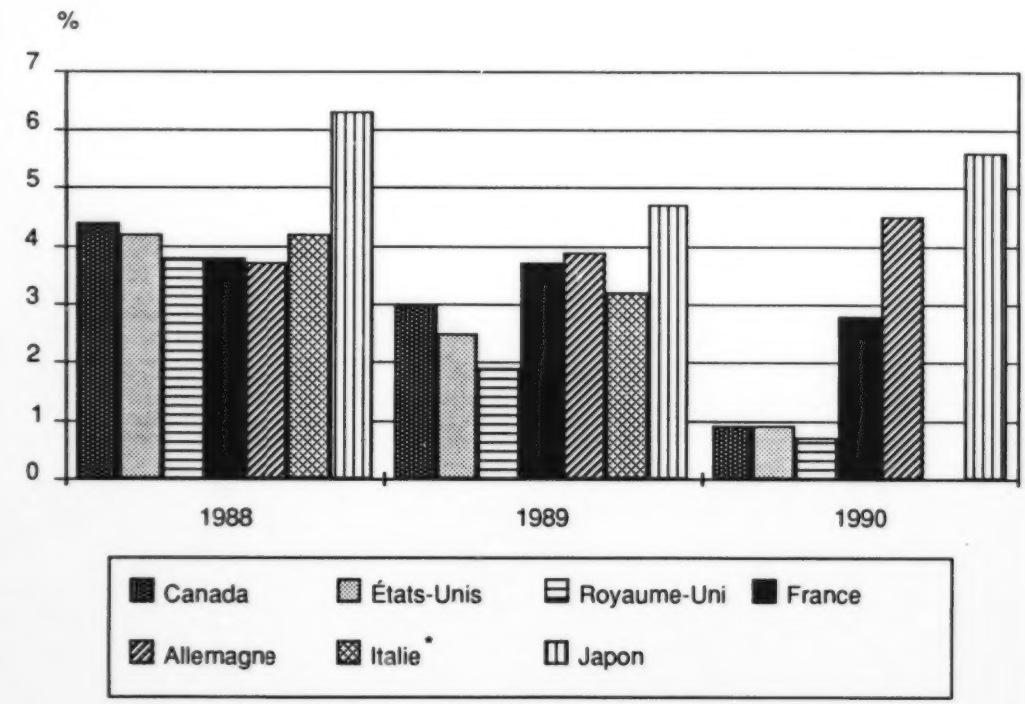


Source: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada.

* L'indice composite avancé comprend: ventes au détail de meubles et articles ménagers, ventes d'autres biens durables, offre de monnaie, indice de la Bourse de Toronto, nouvelles commandes de biens durables, ratio des livraisons aux stocks, heures moyennes de travail par semaine, emploi dans les services aux entreprises et aux personnes, indice des dépenses en logement, indice composite avancé des États-Unis.

La figure 3 permet de mettre l'évolution de la situation canadienne dans une perspective internationale, soit celle des sept principaux pays industrialisés. Non seulement le Canada a vu diminuer le rythme d'accroissement de sa production, mais sa position par rapport aux autres pays industrialisés s'est également détériorée. Ainsi, en 1988, hormis le Japon, le Canada a devancé les principaux pays industrialisés quant à la croissance économique. En 1989, la croissance économique a été supérieure à celle du Canada au Japon, en Allemagne, en France et en Italie. Quant à 1990, seul le Royaume-Uni a connu une performance pire que le Canada.

Figure 3
Production réelle exprimée en monnaie locale
Variation annuelle, 1988-1990



Source: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada.

* Non disponible pour 1990.

1.2 Marché du travail

La situation économique défavorable se répercute nécessairement sur le marché du travail. Ainsi, on relève au tableau 2 que de 1988 à 1990, l'emploi a décliné de 2 % au Québec alors que, pour l'ensemble du Canada, l'emploi s'est maintenu presque constant. En se limitant à la variation survenue en 1990, on note une baisse de 3,0 % au Québec comparativement à un déclin 1,8 % pour l'ensemble du Canada (et à une réduction de 1,4 % pour les autres provinces).

Quant à la rémunération hebdomadaire moyenne, la situation économique n'a pas été propice à des hausses réelles substantielles tant au Québec que dans l'ensemble du Canada. Pour ce qui est des heures de travail hebdomadaires moyennes, elles sont demeurées presque inchangées.

Tableau 2
Emploi, rémunération et heures travaillées au Québec et au Canada, 1988-1990

Ensemble des activités économiques	1988	1989	1990	Variation 1988-1990
Québec				en %
Nombre d'employés (en milliers)	2 520	2 546	2 469	-2,02
Rémunération hebdomadaire moyenne (dollars de 1986)	418,44	417,23	424,63	1,48
Heures de travail hebdomadaires moyennes (nombre)	35,9	36,1	36,2	0,84
Canada				
Nombre d'employés (en milliers)	10 107	10 343	10 154	0,46
Rémunération hebdomadaire moyenne (dollars de 1986)	427,53	426,78	428,92	0,33
Heures de travail hebdomadaires moyennes (nombre)	36,7	36,8	36,7	0,00

Sources: *Emploi, gains et durée du travail* (72-002), Statistique Canada.
L'indice des prix à la consommation (62-001), Statistique Canada.
Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec, à partir de l'indice de prix à la consommation.

1.3 Secteur primaire

Historiquement, la sensibilité du secteur primaire aux fluctuations de la conjoncture économique est reconnue. La présente récession ne fait pas exception à la règle. Ainsi, la production minérale, tant du fer que des autres métaux, a reculé sensiblement au Canada de 1988 à 1990, particulièrement de 1989 à 1990 (cf. tableau 3).

La conjoncture économique ne constitue toutefois pas le facteur déterminant dans la production céréalière. Les conditions climatiques, dont l'importance des précipitations de pluie, constituent un élément majeur. Ainsi, la forte croissance de la production de blé depuis 1988 s'explique surtout par la sécheresse qui avait sévi cette année-là, ce qui avait entraîné une baisse marquée de la production. Quant aux autres grandes cultures, on assiste également à un accroissement de la production depuis 1988, quoique bien moins marqué que pour le blé.

Tableau 3
Production dans le secteur primaire* au Canada, 1988-1990

	1988	1989	1990	Variation 1988-1990
		en milliers de tonnes		en %
Minerai de fer**	39 934	39 474	35 652	-10,72
Autres minerais métalliques	1 623	1 551	1 410	-13,12
Blé	15 996	24 578	31 798	98,79
Principales autres grandes cultures***	62 858	68 871	75 862	20,69

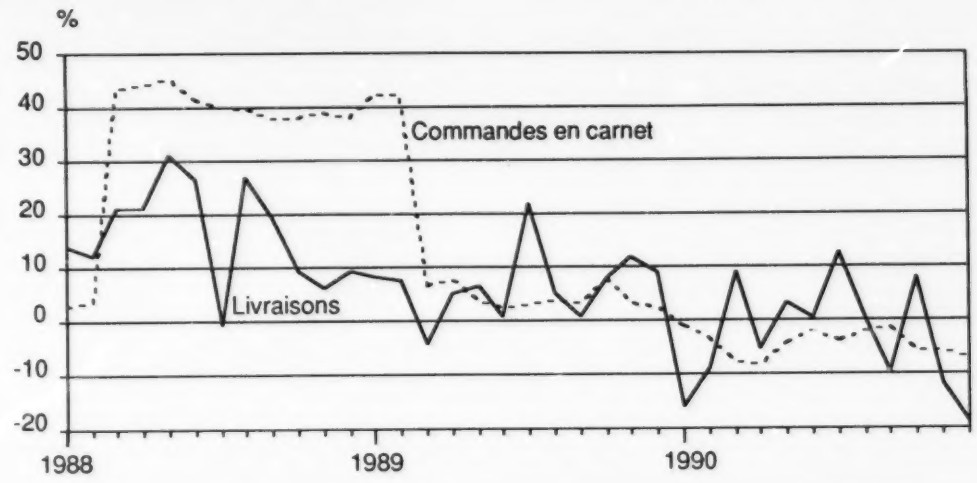
Sources: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada.
Série de rapports sur les grandes cultures (22-002), Statistique Canada.

* Marchandises importantes dans l'activité de transport au Québec et au Canada.
** Livraisons.
*** Il s'agit seulement d'une modification de la désignation de la catégorie "autres céréales" apparaissant au *Bilan (Activités 1989)*.

1.4 Secteur manufacturier

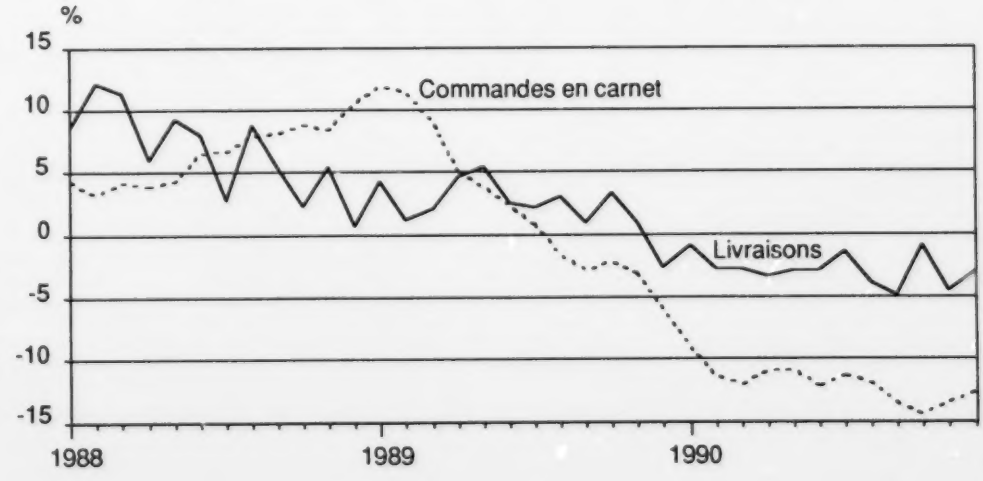
Tout comme pour le secteur primaire, la conjoncture économique défavorable a fait sentir son impact sur le secteur manufacturier. Afin de mieux saisir l'évolution de la conjoncture, le secteur manufacturier est décomposé en deux grandes composantes: les industries de la fabrication du matériel de transport (figure 4) et les autres industries manufacturières (figure 5).

Figure 4
Indicateurs de production des industries de fabrication du matériel de transport
Variation annuelle, 1988-1990



Source: *Enquête mensuelle sur les industries manufacturières* (31-001), Statistique Canada.

Figure 5
Indicateurs de production des autres industries manufacturières
Variation annuelle, 1988-1990



Source: *Enquête mensuelle sur les industries manufacturières* (31-001), Statistique Canada.

Alors qu'en 1988 la fabrication du matériel de transport avait connu un accroissement marqué de ses commandes en carnet et de ses livraisons par rapport à 1987, à partir du début de 1989 ces deux éléments ont vu leur croissance chuter sensiblement. Puis en 1990, on a observé une stagnation voire un recul par rapport à 1989 des commandes en carnet et des livraisons. Ce déclin des commandes en carnet ne laisse rien entrevoir de bon pour 1991.

L'évolution qu'ont connue les autres industries manufacturières s'apparente à celle qui a affecté la fabrication du matériel de transport: une croissance forte en 1988 des commandes en carnet et des livraisons, une stabilisation en 1989 puis un déclin en 1990. Toutefois les variations tant positives que négatives ont été de moins grande ampleur que dans le cas de la fabrication du matériel de transport. Tout comme pour le matériel de transport, le déclin prononcé du niveau des commandes en carnet en 1990 ne laisse rien présager de bon pour 1991.

Puisque l'industrie de la fabrication des automobiles, camions et camionnettes constitue une activité économique majeure en Amérique du Nord tant directement que par les liens indirects (fabrication de pièces, pneus, sidérurgie, production minérale, etc.), il convient de s'y arrêter. Le tableau 4 montre qu'au Canada et aux États-Unis, la production de cette industrie a diminué de façon sensible de 1988 à 1990, la baisse se situant essentiellement en 1990, soit avec l'entrée en récession.

Tableau 4
Production de véhicules automobiles, camions et camionnettes au Canada et aux États-Unis, 1988-1990

	1988	1989	1990*	Variation 1988-1990
	en milliers de véhicules			en %
Canada				
Automobiles	1 008	984	940	-6,73
Camions et camionnettes	921	950	808	-12,24
Total canadien	**1 929**	**1 934**	**1 748**	-9,36
États-Unis				
Automobiles	7 105	6 807	6 050	-14,85
Camions et camionnettes	..	..	..	
Total américain	**7 105**	**6 807**	**6 050**	**-14,85**

Sources: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada.
Survey of current Business, US Dept. of Commerce, Bureau of Economic Analysis.

1.5 Dépenses personnelles en biens et services de consommation

Les dépenses de consommation qu'effectuent les individus dépendent fortement du niveau de revenu qu'ils reçoivent. Pour cette raison, on ne doit pas s'étonner que ces dépenses évoluent de façon semblable à la conjoncture générale.

Puisque le tableau 1 montre que le ralentissement économique de 1988 à 1990 s'est manifesté avec plus de vigueur au Québec que dans le reste du Canada, il apparaît normal d'observer au tableau 5 que les dépenses de consommation aient crû plus rapidement dans l'ensemble du Canada qu'au Québec, où on observe même une baisse en dollars constants.

Tableau 5
Dépenses personnelles en biens et services de consommation au Québec et au Canada, 1988-1990

	1988	1989	1990	Variation 1988-1990
	en millions de dollars constants (1986)			en %
Québec	71 267	70 167	67 986	-4,60
Canada	324 331	336 572	341 003	5,14

Sources: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada.
Direction des comptes économiques, Bureau de la statistique du Québec.
Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec, à partir de l'indice implicite des prix.

En ce qui a trait à l'inflation mesurée par l'indice des prix à la consommation (cf. tableau 6), son évolution plus accentuée dans l'ensemble du Canada que dans les agglomérations de Québec et de Montréal reflète également une croissance économique moins accentuée dans ces deux villes, entraînant une moins grande surchauffe de l'économie.

Tableau 6
Indice global des prix à la consommation à Québec, à Montréal et au Canada , 1988-1990

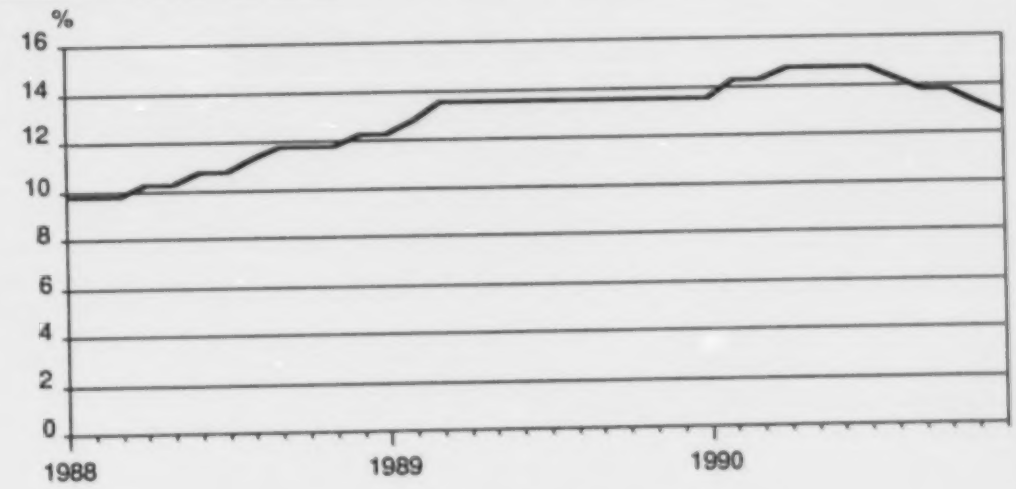
	1988	1989	1990	Variation 1988-1990
		1986=100		en %
Agglomération de Québec	107,5	111,8	116,5	8,37
Agglomération de Montréal	108,5	113,3	118,1	8,85
Canada	108,6	114,0	119,5	10,04

Source: *L'indice des prix à la consommation* , (62-001), décembre 1990.

1.6 Investissements

La valeur des investissements a, par le passé, influencé fortement l'évolution de l'ensemble du cycle économique. La phase de ralentissement puis de récession que l'on traverse actuellement découle partiellement de la politique monétaire restrictive de la Banque du Canada. Celle-ci, en haussant les taux d'intérêt jusqu'à la mi-1990 (cf. figure 6), a freiné particulièrement les dépenses d'investissements des entreprises (cf. tableau 7). Quant aux investissements publics, leur niveau étant conditionné par des facteurs autres que les taux d'intérêt, ils ont continué à connaître une progression sensible, soit de 26 % en deux ans au Québec et de 18 % dans l'ensemble du Canada (16 % dans l'ensemble du Canada sans le Québec).

Figure 6
Évolution du taux d'intérêt préférentiel au Canada
Répartition mensuelle, 1988-1990



Source: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada.

Tableau 7
Investissements privés et publics au Québec et au Canada, 1988-1990

	1988*	1989**	1990***	Variation 1988-1990
Québec	en millions de dollars constants (1986)			en %
Investissements privés	25 100	25 368	26 421	5,26
Investissements publics	7 334	7 844	9 224	25,76
TOTAL	**32 434**	**33 212**	**35 644**	**9,90**
Canada				
Investissements privés	114 873	118 641	122 405	6,56
Investissements publics	32 057	33 482	37 955	18,40
TOTAL	**146 930**	**152 123**	**160 360**	**9,14**

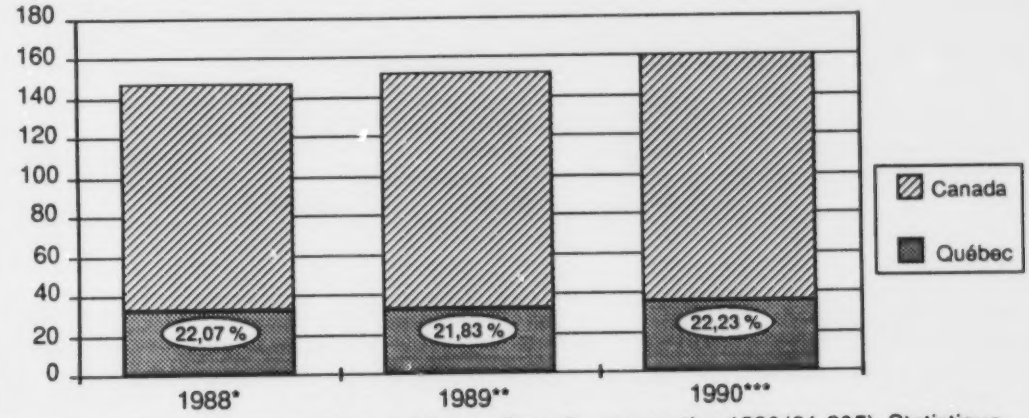
Sources: *Investissements privés et publics au Canada, perspective 1990* (61-205), Statistique Canada.
Investissements privés et publics au Canada, perspective révisée 1990 (61-206), Statistique Canada.
L'observateur économique canadien (11-010), Statistique Canada.
Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec, à partir de l'indice implicite des prix.

* Dépenses réelles.
** Dépenses réelles provisoires.

Cette hausse plus marquée des investissements publics au Québec que dans l'ensemble du Canada s'est traduite par une augmentation de la part québécoise dans le total canadien des investissements publics, de 22,9 % en 1988 à 24,3 % en 1990. Quant au total des investissements (publics et privés), la part du Québec a crû de 22,1 % à 22,2 %, durant cette même période (cf. figure 7).

Figure 7
Investissements totaux au Québec et au Canada, 1988-1990

en milliards de dollars constants (1986)



Sources: *Investissements privés et publics au Canada, perspective 1990* (61-205), Statistique Canada.
Investissements privés et publics au Canada, perspective révisée 1990 (61-206), Statistique Canada.
Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec, à partir de l'indice implicite des prix.

* Dépenses réelles.
** Dépenses réelles provisoires.
*** Perspectives révisées.

1.7 Commerce international

Tant pour le Québec que pour l'ensemble du Canada, le commerce international représente une part substantielle de l'activité économique. En fait les exportations canadiennes comptaient en 1990 pour 22 % de la valeur du produit intérieur brut aux prix du marché.

Selon le tableau 8, on a assisté au Québec à un accroissement plus rapide des importations que des exportations internationales, se traduisant par un déficit de la balance commerciale en hausse, atteignant 4,2 milliards de dollars en 1990. Il faut toutefois noter que dans le cas d'une province, le concept de commerce international est plus difficile à cerner. Ainsi, puisque la compilation des importations s'effectue en fonction de la province où a lieu le dédouanement, il en résulte qu'une marchandise comptée comme importée dans une province peut bien être destinée à une autre. Pour l'ensemble du Canada, on connaît une situation différente puisque les importations et les exportations évoluent au même rythme, permettant d'accroître le surplus de la balance commerciale à 10,8 milliards de dollars.

Tableau 8
Commerce international du Québec et du Canada, sur la base de la balance des paiements, 1988-1990

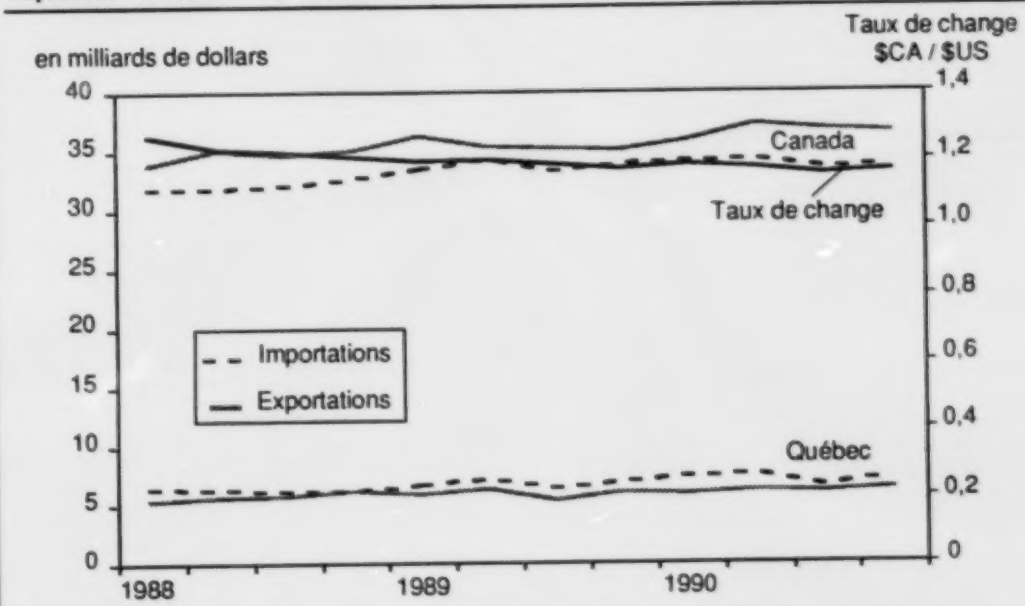
	1988	1989	1990	Variation 1988-1990
		en millions de dollars		en %
Québec				
Exportations	22 581	23 303	24 266	7,46
Importations	24 810	26 717	28 490	14,83
Balance commerciale	-2 229	-3 414	-4 224	...
Canada				
Exportations	137 296	141 462	146 057	6,38
Importations	127 484	134 528	135 259	6,10
Balance commerciale	9 812	6 934	10 798	...

Sources: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada.
Direction des statistiques des entreprises, Bureau de la statistique du Québec.

La figure 8 montre que la situation déficitaire de la balance commerciale internationale du Québec se manifeste pour l'ensemble des trimestres des trois années à l'étude. À l'opposé, du côté canadien, une situation de surplus s'observe pour chacun des trimestres de 1988 à 1990. Quant à la valeur du dollar canadien, elle a connu de légères fluctuations par rapport au dollar américain pour l'ensemble de la période illustrée, ce qui découle de la politique de la Banque du Canada qui a maintenu durant cet intervalle un écart substantiel des taux d'intérêt par rapport aux taux américains.

Si on ventile le commerce international canadien, on s'aperçoit, parmi les principaux marchés présentés au tableau 9, que les États-Unis constituent le seul marché d'importance pour lequel le Canada connaît un surplus commercial. Malgré ce que l'on pourrait croire, le déficit avec le Japon n'est pas si élevé. Des principaux marchés canadiens, la CEE représente celui pour lequel la situation déficitaire du Canada est la plus prononcée. Comme l'indique les figures 9 et 10, les États-Unis demeurent de loin le partenaire économique majeur du Canada, tant pour les importations que les exportations, tandis que la CEE. et le Japon se classent respectivement aux deuxième et troisième rangs. Conjointement, ces deux partenaires ne comptent que pour 13 % des exportations et pour 17 % des importations du Canada.

Figure 8
Commerce international du Québec et du Canada
Répartition trimestrielle, 1988-1990



Sources: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada.
Direction des statistiques des entreprises, Bureau de la statistique du Québec.

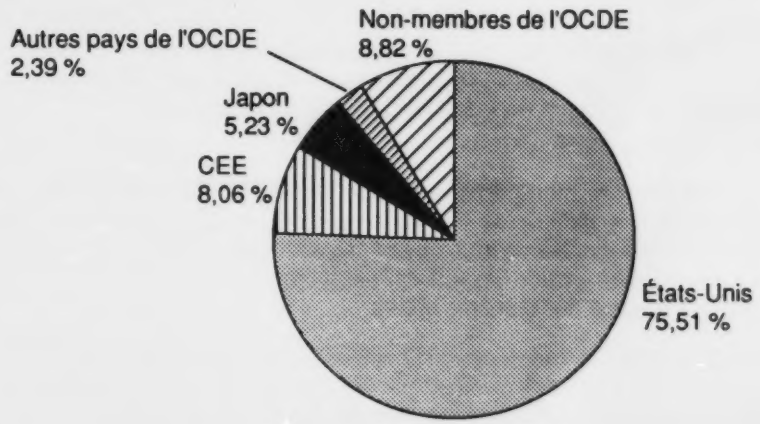
Tableau 9
Commerce international du Canada selon les principaux marchés sur la base de la balance des paiements en 1990

	Membres de l'OCDE				Non-membres	Total
	États-Unis	**CEE**	**Japon**	**Autres pays**		
			en millions de dollars			
Exportations	110 282	11 765	7 638	3 489	12 883	**146 057**
Importations	92 892	14 866	8 223	4 950	14 328	**135 259**
Balance commerciale*	17 390	-3 101	-585	-1 461	-1 445	**10 798**

Source: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada.

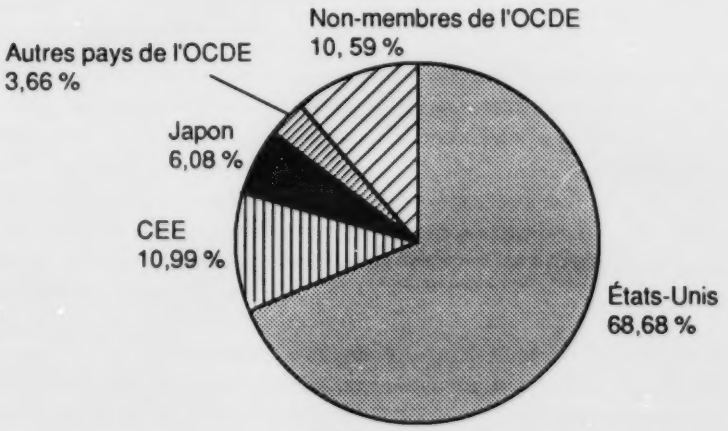
* Représente la balance commerciale du Canada par rapport aux pays mentionnés.

Figure 9
Répartition des exportations canadiennes selon le pays de destination en 1990



Source: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada.

Figure 10
Répartition des importations canadiennes selon le pays d'origine en 1990



Source: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada.

Comme en témoigne le tableau 10, la conjoncture économique défavorable s'est traduite par une croissance faible de la valeur des exportations internationales du Québec. Cependant, l'évolution fut fort différente selon le type de produit. Ainsi, trois des principaux produits, soit le papier journal, l'aluminium et ses alliages ainsi que les produits automobiles, ont connu une chute très appréciable de leur importance autant de 1988 à 1989 que de 1989 à 1990. Il s'agit de produits dont la demande est très sensible aux fluctuations conjoncturelles. À l'inverse, deux produits importants dans la classification, soit le matériel de télécommunication ainsi que les moteurs et pièces d'avions, ont bénéficié d'une croissance atteignant dans les deux cas près de 45 % sur deux ans. Il faut également remarquer que la catégorie «autres produits» a connu un taux de croissance appréciable de 22 % pour la période étudiée.

Malgré cette classification en termes monétaires, il ne faut pas oublier que ce sont les matières premières, dont particulièrement le minerai de fer, qui engendrent la plus importante activité de transport quant à la masse transportée, bien que ce ne soit pas nécessairement le cas pour ce qui est des recettes de transport. En effet, le transport de produits finis génère, par unité de masse, des recettes bien supérieures à celles du transport des matières brutes.

Tableau 10
Exportations internationales du Québec, détail des principaux produits*, 1988-1990

	1988	1989	1990	Variation 1988-1990
	en millions de dollars			en %
Autres produits	12 929	13 823	15 783	22,07
Papier journal	3 119	2 786	2 695	-13,59
Aluminium et alliages	2 675	2 344	2 008	-24,92
Autres équipements et matériel de télécommunication	1 097	1 485	1 587	44,71
Moteurs d'avions et pièces	803	1 040	1 161	44,66
Automobiles et châssis	1 959	1 825	1 032	-47,32
Total	**22 581**	**23 303**	**24 266**	**7,46**

Source: Direction des statistiques des entreprises, Bureau de la statistique du Québec.

* Selon la classification de 1990.

SECTEUR DU TRANSPORT

Après ce survol de la conjoncture économique globale, il convient de porter l'attention spécifiquement sur le secteur du transport. Ce qui a été exprimé précédemment va permettre de mettre en perspective ce qui suit.

2.1 Conjoncture propre au secteur du transport

2.1.1 Marché du travail

Au chapitre de l'emploi, il se dégage au tableau 11 que le secteur du transport a été frappé moins sévèrement que l'ensemble de l'économie. Ainsi, au Québec, l'emploi a moins reculé dans le secteur du transport que dans l'ensemble de l'économie. Par ailleurs, dans l'ensemble du Canada, l'emploi a crû lentement dans l'ensemble de l'économie, mais un peu plus fortement dans le secteur du transport.

De façon générale, les différentes composantes du secteur du transport ont évolué dans la même direction au Québec que dans l'ensemble du Canada. Ainsi, le camionnage et le transport ferroviaire ont connu une décroissance sensible de l'emploi. Dans le cas du transport ferroviaire, la diminution de l'emploi n'est pas que conjoncturelle, elle résulte de causes structurelles plus profondes. À l'inverse, les réseaux de transport urbain, l'entretien des routes et des ponts, le transport aérien ainsi que la catégorie «autres transports» ont enregistré une croissance de l'emploi.

Au chapitre de la rémunération hebdomadaire moyenne exprimée en dollars constants (cf. tableau 12), la conjoncture défavorable s'est répercutée par une diminution de la rémunération moyenne dans le secteur du transport aussi bien au Québec que dans l'ensemble du Canada. Ceci contraste avec la faible hausse réelle qu'a connue l'ensemble de l'économie. Il faut cependant noter que la rémunération dans le secteur du transport excède substantiellement celle de l'ensemble de l'économie.

Certains sous-secteurs dont le camionnage et l'entretien des ponts ont subi, au Québec, une baisse prononcée de la rémunération réelle, soit plus de 11 %; la forte concurrence dans le secteur du camionnage, à la suite de la déréglementation économique, a pu constituer un élément majeur de l'évolution salariale. Quant aux réseaux de transport urbain et au transport ferroviaire, ils représentent les seuls sous-secteurs ayant connu une hausse réelle supérieure à 1 %. Une présence syndicale forte dans ces sous-secteurs, la situation de monopole des sociétés de transport urbain des personnes ainsi qu'un accroissement des heures hebdomadaires de travail (cf. tableau 13) représentent probablement les principales explications.

Comme on peut s'y attendre, le tableau 13 indique que le nombre d'heures de travail hebdomadaires moyennes ne varie que faiblement sur un horizon de quelques années. Ce constat vaut également pour le secteur du transport et pour l'ensemble de l'économie. Seuls les sous-secteurs du camionnage et du transport urbain ont connu une hausse supérieure à 1 % durant la période étudiée.

Tableau 11
Nombre d'employés au Québec et au Canada, 1988-1990

Employés		1988	1989	1990	Variation 1988-1990
			en milliers		en %
Camionnage	**QC**	**25,4**	**26,4**	**21,9**	**- 13,64**
	CAN	106,8	109,0	99,0	- 7,27
Réseaux de transport urbain	**QC**	..	..	..	..
	CAN	37,6	38,5	39,4	4,89
Entretien des routes et des ponts	**QC**	**12,6**	**12,3**	**14,5**	**14,68**
	CAN	55,5	56,6	60,6	9,14
Transport aérien	**QC**	**13,4**	**14,0**	**14,7**	**10,06**
	CAN	53,5	57,7	59,4	**10,96**
Transport ferroviaire	**QC**	**19,5**	**18,7**	**17,1**	**- 12,35**
	CAN	76,7	72,7	67,2	- 12,43
Autres transports*	**QC**	**40,5**	**43,8**	**42,9**	**6,01**
	CAN	130,7 r	136,4 r	147,3	12,68
Ensemble des transports	**QC**	**111,3**	**115,2**	**111,1**	**- 0,21**
	CAN	**460,8**	**470,9**	**472,9**	**2,62**
Ensemble de l'économie	**QC**	**2 519,9**	**2 546,3**	**2 469,4**	**- 2,01**
	CAN	**10 107,0**	**10 343,4**	**10 153,9**	**0,46**

Source: *Emploi, gains et durée du travail* (72-002), Statistique Canada.

* Comprend: services auxiliaires au transport aérien, transport maritime et services connexes, déménagement et entreposage, transport urbain (pour le Québec) et interurbain par autobus, système de transit urbain, taxis, transport par pipe-line, services connexes au transport.

Tableau 12
Rémunération hebdomadaire moyenne* au Québec et au Canada, 1988-1990

Employés		1988	1989	1990	Variation 1988-1990
		dollars constants (1986)			en %
Camionnage	**QC**	**468,22**	**435,42**	**415,73**	**-11,21**
	CAN	476,69	470,81	455,22	-4,50
Réseaux de transport urbain	**QC**	..	..	..	..
	CAN	601,47	594,08	615,88	2,40
Entretien des routes et des ponts	**QC**	**553,99**	**556,38**	**490,97**	**-11,38**
	CAN	509,60	505,71	494,25	-3,01
Transport aérien	**QC**	**643,76**	**632,36**	**636,30**	**-1,16**
	CAN	598,28	590,64	601,82	0,59
Transport ferroviaire	**QC**	**649,47**	**654,68**	**674,89**	**3,91**
	CAN	643,39	642,43	653,41	1,56
Ensemble des transports	**QC**	**517,97**	**502,13**	**497,57**	**-3,94**
	CAN	**512,28**	**504,97**	**497,56**	**-2,87**
Ensemble de l'économie	**QC**	**418,44**	**417,23**	**424,63**	**1,48**
	CAN	**427,53**	**426,78**	**428,92**	**0,33**

Sources: *Emploi, gains et durée du travail* (72-002), Statistique Canada.
L'indice des prix à la consommation (62-001), Statistique Canada.
Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère desTransports du Québec, à partir de l'indice de prix à la consommation.

* Incluant les heures supplémentaires.

Tableau 13
Heures de travail hebdomadaires moyennes* au Québec et au Canada, 1988-1990

Employés		1988	1989	1990	Variation 1988-1990
			nombre		en %
Camionnage	**QC**	**39,2**	**39,1**	**39,9**	**1,74**
	CAN	39,1	39,4 r	40,2	2,68
Réseaux de transport urbain	**QC**	..	..	..	..
	CAN	35,0	34,9	35,6	1,62
Entretien des routes et des ponts	**QC**	**38,0**	**38,3 r**	**37,9**	**-0,24**
	CAN	37,4	37,5 r	37,4	-0,07
Transport aérien	**QC**	**38,5**	**38,7**	**38,8**	**0,80**
	CAN	38,4	38,4	38,7	0,72
Transport ferroviaire	**QC**	**39,3**	**39,3**	**39,4**	**0,25**
	CAN	39,4	39,4	39,5	0,25
Ensemble des transports	**QC**	**38,4**	**38,1**	**38,2**	**-0,41**
	CAN	**38,3**	**38,2**	**38,4**	**0,24**
Ensemble de l'économie	**QC**	**35,9**	**36,1**	**36,2**	**0,91**
	CAN	**36,7**	**36,8**	**36,7**	**0,00**

Source: *Emploi, gains et durée du travail* (72-002), Statistique Canada.

* Incluant les heures supplémentaires.

De façon générale, pour un même sous-secteur d'activité, il n'existe pas de différence marquée entre le Québec et l'ensemble du Canada quant à la durée moyenne de la semaine de travail. Cependant, on observe une différence entre les différents types d'activité; ainsi, la personne oeuvrant dans le secteur du transport travaille environ deux heures de plus par semaine que la moyenne pour l'ensemble de l'économie, tant au Québec que dans l'ensemble du Canada. Quant aux travailleurs des réseaux de transport urbain, ils travaillent hebdomadairement, en moyenne, presque trois heures de moins que la moyenne canadienne du secteur du transport.

2.1.2 Investissements

Les investissements au Québec dans le secteur du transport ont augmenté modestement de 1988 à 1990, soit de 5 % en dollars constants (cf. tableau 14). Toutefois, malgré le ralentissement généralisé de l'économie depuis 1989, le taux d'accroissement a atteint 14,4 % entre 1989 et 1990. En comparaison, il faut mentionner que pour l'ensemble des secteurs d'activité économique le taux de croissance a été de 9,9 %, entre 1988 et 1990, et de 7,3 %, de 1989 à 1990 (cf. tableau 7). Ainsi, les taux d'intérêt élevés et le repli de l'activité économique semblent avoir moins affecté les investissements en transport que ceux de l'ensemble de l'économie. La raison majeure de ce dynamisme provient de la croissance forte qu'a connue le transport urbain et interurbain; ce secteur se caractérise par la présence de plusieurs grandes sociétés publiques qui sont peu sensibles dans leurs décisions d'investissements aux fluctuations conjoncturelles de court terme.

Tableau 14
Investissements des entreprises de transport privées et publiques au Québec, 1988-1990

	1988 *	1989 **	1990 ***	Variation 1988-1990
	en milliers de dollars constants (1986)			en %
Transport par camion incluant le déménagement	133 770	133 930	126 803	-5,21
Transport urbain et interurbain	205 239	272 158	364 470	77,58
Transport aérien	300 935	234 109	288 068	-4,28
Transport ferroviaire	526 941	435 989	410 240	-22,15
Transport maritime et services auxiliaires	112 722	104 307	159 216	41,25
Pipe-lines et autres types de transport	26 473	17 726	22 529	-14,90
Total	**1 306 080**	**1 198 299**	**1 371 327**	**5,00**

Sources: *Investissements privés et publics au Québec*, Bureau de la statistique du Québec.
L'observateur économique canadien (11-010), Statistique Canada.
Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec, à partir de l'indice implicite des prix.

* Dépenses réelles.
** Dépenses réelles provisoires.
*** Prévisions révisées (mi-année).

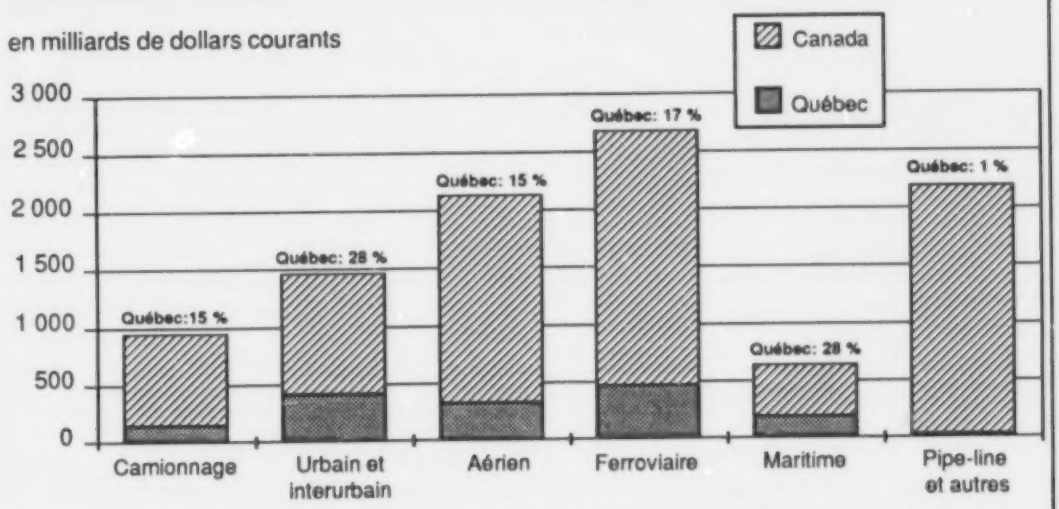
De façon détaillée, on observe de 1988 à 1990 une baisse majeure des investissements en termes réels dans les domaines du transport ferroviaire et du transport par pipe-line, bien que, dans ce dernier cas, on assiste à une reprise depuis 1990. Inversement, le montant des investissements réels a crû de 41,3 % dans le domaine du transport maritime et de 77,6 % dans celui du transport urbain et interurbain des personnes.

Si on considère isolément chacun des modes (cf. figure 11), on s'aperçoit qu'à l'exception du transport maritime et du transport urbain et interurbain, le Québec compte pour moins que sa part relative de l'économie ou de la population canadiennes. Pour ce qui est du transport maritime, la présence de plusieurs ports importants au Québec le long du Saint-Laurent peut expliquer en partie cette surreprésentation au niveau des investissements. En ce qui concerne le transport urbain, la présence au Québec d'importantes agglomérations urbaines, dont Montréal et Québec, peut constituer une explication plausible.

Quant à la sous-représentation au niveau du transport ferroviaire, du transport aérien et du transport par pipe-line, on peut mentionner quelques éléments de réponse. Premièrement, le coeur de l'activité du transport ferroviaire se situe de plus en plus à l'Ouest du Québec, en particulier, dans les Prairies et en Colombie-Britannique. Deuxièmement, le transport aérien connaît également une activité très importante à l'Ouest du Québec, particulièrement aux aéroports de Toronto (Pearson) et de Vancouver. Troisièmement, les besoins en transport par pipe-line se situent en bonne part dans l'Ouest canadien puisque l'industrie du pétrole et du gaz y est principalement établie.

Les seules données régionales disponibles pour les investissements en transport concernent tous les

Figure 11
Investissements des entreprises de transport privées et publiques au Québec et au Canada par mode, 1990



Sources: *Investissements privés et publics au Canada, perspective 1990* (61-205), Statistique Canada.
Investissements privés et publics au Canada, perspective révisée 1990 (61-206), Statistique Canada.
Investissements privés et publics au Québec, Bureau de la statistique du Québec.

modes confondus (cf. tableau 15). Évidemment, la région de Montréal se classe, en 1990, en première position quant aux montants des investissements effectués. La Montérégie, la deuxième pour sa population, se classe également au deuxième rang pour les investissements. Quant à la Côte-Nord et au Saguenay—Lac-Saint-Jean, leur importance dans l'économie québécoise tient à l'exploitation des richesses naturelles et à la production des métaux. Même si, de 1988 à 1990, la croissance québécoise des dépenses réelles en investissements dans le secteur du transport ne s'est située qu'à 5 %, certaines régions ont connu une croissance très importante, soit le Bas-Saint-Laurent, l'Abitibi-Témiscamingue et la région de Québec alors que d'autres ont subi une baisse substantielle, soit les régions de la Mauricie—Bois-Francs et de la Chaudière-Appalaches.

Tableau 15
Investissements des entreprises de transport privées et publiques au Québec par région, 1988-1990*

Régions	1988 **	1989 ***	1990 ****	Variation 1988-1990
	en milliers de dollars constants (1986)			en %
Montréal	758 616	659 205	654 666	-13,70
Montérégie	136 450	128 331	182 221	33,54
Côte-Nord	142 977	127 364	146 305	2,33
Québec	33 833	47 459	73 829	118,21
Saguenay — Lac-Saint-Jean	64 035	77 544	73 305	14,48
Bas-Saint-Laurent	5 027	9 219	69 246	1 277,44
Abitibi-Témiscamingue	16 745	14 265	40 093	139,44
Laurentides	25 109	31 529	35 012	39,44
Laval	26 998	24 743	28 005	3,73
Estrie	21 112	17 357	26 648	26,22
Outaouais	11 303	14 814	14 408	27,47
Mauricie — Bois-Francs	44 674	27 917	13 313	-70,20
Chaudière-Appalaches	16 522	12 337	9 662	-41,52
Nord-du-Québec	1 305	2 041	2 584	98,03
Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine	688	874	1 065	54,69
Lanaudière	684	3 299	963	40,90
Total	**1 306 079**	**1 198 299**	**1 371 326**	**5,00**

Sources: *Investissements privés et publics au Québec*, Bureau de la statistique du Québec.
L'observateur économique canadien (11-010), Statistique Canada.
Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec, à partir de l'indice implicite des prix.

* Selon la classification de 1990.
** Données réelles.
*** Données réelles provisoires.
**** Prévisions révisées (mi-année).

2.1.3 Consommation d'énergie

En supposant une efficacité énergétique relativement stable à l'intérieur d'un horizon de quelques années, on devrait observer une forte corrélation entre la consommation d'énergie, la situation du secteur du transport et l'état général de l'économie. Selon le tableau 16, pour la période 1988 à 1990, la consommation d'énergie au Québec exprimée en térajoules est demeurée presque stable et a même diminué de 2,5 % entre 1989 et 1990. Ceci concorde bien avec l'évolution de l'ensemble de l'économie québécoise.

Malgré le faible taux de variation de la consommation globale d'énergie en transport, on observe une importante disparité entre les sous-secteurs. Ainsi, de 1988 à 1990, seul le sous-secteur «autres transports routiers et urbains» a connu une croissance marquée de sa consommation d'énergie. À l'inverse, le transport ferroviaire de même que le transport par pipe-line ont vu décroître substantiellement leur consommation. Si on considère uniquement la période allant de 1989 à 1990, on note un recul généralisé pour chacun des sous-secteurs, sauf le transport par pipe-line.

En somme, sur la base stricte de la consommation d'énergie, il semble que le secteur du transport ait connu une chute d'activité sensible depuis 1989. L'analyse des données financières et d'opération qui va suivre permettra de mieux juger de l'évolution réelle du secteur du transport au cours des dernières années.

Tableau 16
Consommation d'énergie pour le transport au Québec, 1988-1990

	1988	1989	1990 *	Variation 1988-1990
		térajoules**		en %
Ventes au détail (stations-service)	265 210	272 806 r	267 173	0,74
Autres transports routiers et urbains	30 305	36 144 r	34 836	14,95
Transport aérien	34 162	34 237 r	33 696	-1,36
Transport ferroviaire	9 275	9 273 r	7 593	-18,13
Transport maritime	24 638	24 400 r	23 976	-2,69
Pipe-lines	615	444 r	494	-19,67
Ensemble des transports	**364 202**	**377 302 r**	**367 767**	**0,98**

Source: *Disponibilité et écoulement d'énergie au Canada* (57-003), Statistique Canada.

* Estimation du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.
** Joules x 10^{12}.

2.2 Transport des personnes

2.2.1 Indices de prix

Pour la période allant de 1988 à 1990, les services de transport dans l'ensemble du Canada ont connu une inflation presque égale à celle ayant affecté l'ensemble des biens et services de consommation (cf. tableau 17). Toutefois, pour les deux principales agglomérations québécoises, le niveau des prix a augmenté moins rapidement dans les services de transport que dans l'ensemble des biens et services.

Tant pour l'agglomération de Québec que pour celle de Montréal, le prix du transport privé s'est accru bien moins rapidement que celui du transport public; cela amène à se questionner sur l'incitation à utiliser l'automobile plutôt que le transport public pour effectuer des déplacements. Parmi les composantes du transport privé, l'essence est celle ayant vu son prix croître le plus rapidement. Le conflit du golfe Persique ayant sévi à partir d'août 1990 n'est pas étranger à cette situation.

Au niveau de l'ensemble du Canada, on observe également que le prix du transport privé a crû plus lentement que celui du transport public. Il est à remarquer que le prix du transport public et celui du transport privé ont augmenté plus fortement dans l'ensemble du Canada qu'à Montréal et à Québec. En particulier, du côté du transport privé, il est à remarquer le taux d'inflation supérieur au niveau canadien dans le cas du prix de l'essence.

Par rapport à la hausse de l'ensemble des prix à la consommation, le transport public au Canada se démarque par une inflation très prononcée. Cette situation prévaut tant pour le transport urbain que pour les transports aérien, ferroviaire et routier interurbain. La hausse est particulièrement élevée dans le cas du transport aérien et du transport ferroviaire.

Tableau 17
Indice global des prix à la consommation (IPC global) et composante transport à Québec, à Montréal et au Canada, 1988-1990

	1988	1989	1990	Variation 1988-1990
		1986=100		en %
Agglomération de Québec				
Transport privé	104,6	107,7	111,1	6,21
-Achat de véhicules	107,3	113,4	113,0	5,31
-Utilisation d'automobile	103,1	106,2	113,5	10,09
-essence	102,1	105,8	118,0	15,57
Transport public	102,7	107,7	115,6	12,56
L'ensemble du transport	**104,5**	**107,5**	**111,1**	**6,32**
IPC global	107,5	111,8	115,6	7,53
Agglomération de Montréal				
Transport privé	105,6	109,4	112,7	6,72
-Achat de véhicules	106,4	112,0	112,2	5,45
-Utilisation d'automobile	104,8	108,0	114,7	9,45
-essence	105,1	107,6	119,1	13,32
Transport public	100,1	106,3	116,7	16,58
L'ensemble du transport	**104,9**	**108,8**	**112,9**	**7,63**
IPC global	108,5	113,3	118,1	8,85
Canada				
Transport privé	107,2	112,7	118,4	10,45
-Achat de véhicules	106,4	112,4	112,8	6,02
-Utilisation d'automobile	107,8	114,3	125,6	16,51
-essence	103,8	110,2	126,6	21,97
Transport public	97,2	104,2	115,5	18,83
-Urbain	110,8	116,8	124,5	12,36
-Aérien	86,6	95,9	109,6	26,56
-Ferroviaire	109,0	119,0	143,3	31,47
-Routier interurbain	104,1	108,7	123,2	18,35
L'ensemble du transport	**105,6**	**111,1**	**116,5**	**10,32**
IPC global	108,6	114,0	119,5	10,04

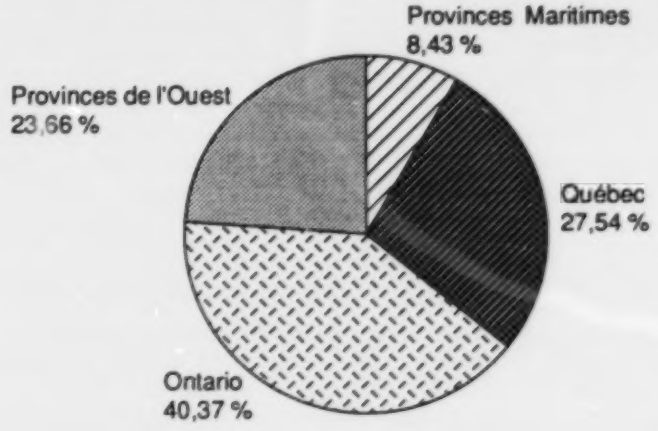
Source: *Prix à la consommation et indice de prix* (62-010), Statistique Canada.

2.2.2 Ventes de véhicules

Les figures 12 à 15 permettent d'illustrer la part relative de marché, en dollars et en nombre d'unités, de chacune des grandes régions canadiennes, pour l'achat de véhicules automobiles neufs. Afin de tenir compte de la disponibilité des données et des effets saisonniers, une période commune de comparaison a été retenue, soit de janvier à août. De 1988 à 1990, toutes les régions canadiennes ont vu diminuer leur part relative dans le total d'unités vendues, à l'exception de l'Ouest canadien qui a été moins touché par la conjoncture économique difficile. En proportion, l'Ontario a été le plus sévèrement touché, suivi des Maritimes et du Québec. Si on considère l'année 1990, on constate que le Québec et l'Ontario comptent en proportion un nombre d'unités vendues supérieur à l'importance relative de leur population qui elle se situe respectivement à 25,5 % et à 36,6 %. À l'inverse, l'Ouest et les Maritimes sont sous-représentés quant aux unités vendues en regard de l'importance relative de leur population qui se chiffre dans le premier cas à 29,2 % et à 8,7 % dans le second.

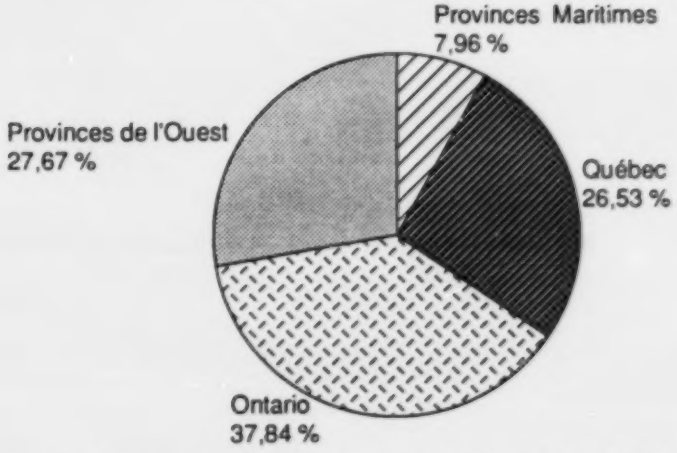
Pour ce qui concerne la valeur totale des ventes de véhicules automobiles neufs, l'évolution à la baisse de la part relative a également touché les différentes régions canadiennes, sauf l'Ouest. Encore une fois, c'est l'Ontario qui a été le plus fortement touché, suivi par le Québec et les Maritimes. Des différentes régions, en 1990, seul l'Ontario connaît une valeur des ventes excédant la part relative de sa population alors que la part des ventes dans l'Ouest correspond presque exactement à la taille de sa population. Quant au Québec et aux Maritimes, on y retrouve proportionnellement moins de ventes que ne le laisserait croire l'envergure de leur population.

Figure 12
Répartition géographique du nombre de véhicules automobiles neufs vendus
Janvier à août 1988



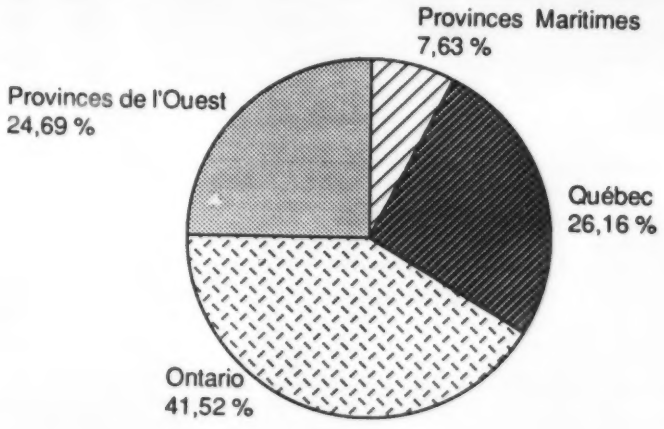
Source: *Ventes de véhicules automobiles neufs* (63-007), Statistique Canada.

Figure 13
Répartition géographique du nombre de véhicules automobiles neufs vendus
Janvier à août 1990



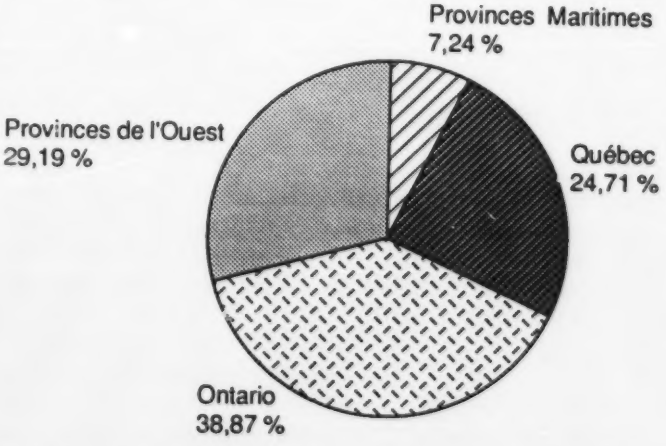
Source: *Ventes de véhicules automobiles neufs* (63-007), Statistique Canada.

Figure 14
Répartition géographique de la valeur des ventes des véhicules automobiles neufs
Janvier à août 1988



Source: *Ventes de véhicules automobiles neufs* (63-007), Statistique Canada.

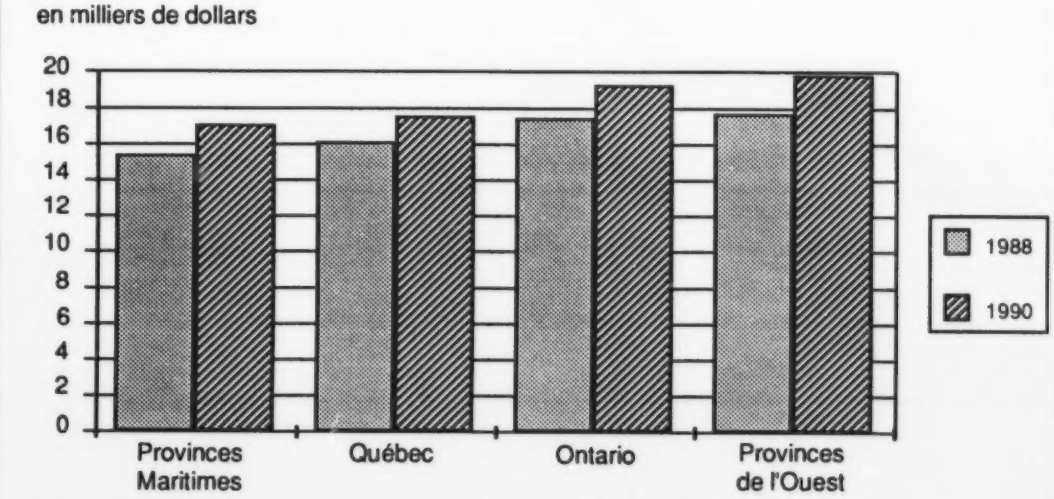
Figure 15
Répartition géographique de la valeur des ventes des véhicules automobiles neufs
Janvier à août 1990



Source: *Ventes de véhicules automobiles neufs* (63-007), Statistique Canada.

Comme l'illustre la figure 16, la valeur moyenne par vente reflète le revenu par habitant. Ainsi, l'Ouest et l'Ontario dominent le classement, suivis par le Québec alors que les Maritimes se classent au dernier rang. Entre 1988 et 1990, la hausse de la valeur moyenne s'est effectuée le plus rapidement dans l'Ouest avec 12,0 % et dans les Maritimes avec 11,2 %. Quant au Québec, l'augmentation n'a atteint que 8,6 % alors qu'en Ontario, elle s'est limitée à 5,9 %. Cette croissance plus modeste de la valeur moyenne au Québec et en Ontario reflète l'effet plus prononcé qu'y ont exercé le ralentissement de l'économie puis la récession.

Figure 16
Valeur moyenne des véhicules automobiles neufs
Janvier à août 1988 et 1990



Source: *Ventes de véhicules automobiles neufs* (63-007), Statistique Canada.

2.2.3 Transport urbain et de banlieue

Pour la période allant de 1988 à 1990, le nombre de passagers transportés par les réseaux urbains et de banlieue a diminué sensiblement au Québec, ce qui se reflète nécessairement sur le total canadien (cf. tableau 18). Cependant, en retranchant les données du Québec du total canadien, on constate que le Canada hors-Québec a connu une légère hausse de 0,6 % de la clientèle. Puisque la diminution de la clientèle au Québec se concentre essentiellement entre 1989 et 1990, on peut croire que la conjoncture économique défavorable en soit la principale cause: les besoins en transport pour les fins du travail ont probablement diminué. Malgré cette baisse au Québec, il continue à compter, en 1990, pour une part substantielle du total canadien, soit 31,3 %, ce qui représente beaucoup plus que son poids démographique. La présence au Québec de deux importantes régions métropolitaines (Montréal et Québec), un revenu inférieur à la moyenne canadienne ainsi que des tarifs sensiblement plus bas (voir paragraphe suivant) y contribuent pour une large part.

Tableau 18
Présentation générale du transport urbain et de banlieue* au Québec et au Canada, 1988-1990

	1988	1989	1990	Variation 1988-1990
Québec				en %
Nombre de transporteurs interrogés	9	11	10	
Passagers payants (en milliers)	499 627	517 367	463 323	-7,27
Recettes tirées du transport des passagers** (en milliers de dollars)	289 868	306 040	302 452	4,34
Distance totale parcourue (en milliers de kilomètres)	215 264	215 107	213 717	-0,72
Canada				
Nombre de transporteurs interrogés	69	71	70	
Passagers payants (en milliers)	1 511 082	1 503 939 r	1 480 668	-2,01
Recettes tirées du transport des passagers** (en milliers de dollars)	1 069 297	1 117 560 r	1 187 230	11,03
Distance totale parcourue (en milliers de kilomètres)	736 807	740 877 r	757 077	2,75

Source: *Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain* (53-003), Statistique Canada.

* Service régulier et supplémentaire.
** N'inclut pas les subventions.

En ce qui concerne les recettes tirées du transport, leur croissance ne peut s'expliquer que par une hausse du tarif moyen suffisante pour compenser la réduction de la clientèle. Fait à souligner, l'utilisateur québécois doit débourser en moyenne un montant bien moindre par passage (en incluant l'utilisation des cartes mensuelles), soit 0,65 $, que l'utilisateur hors-Québec, soit 0,87 $. Pour cette raison, la part du Québec dans l'ensemble des recettes canadiennes s'établit à 25,5 % en 1990, ce qui est nettement inférieur à sa part du total des passagers.

La distance parcourue ne varie que peu d'une année à l'autre, ce qui témoigne de la stabilité du service dans le temps. Tout comme pour le nombre de passagers transportés, le Québec compte pour une part substantielle du total canadien, soit 28,2 %, en 1990.

2.2.4 Transport interurbain par autocar

Depuis de nombreuses années, le transport interurbain par autocar connaît une situation difficile, sa clientèle déclinant d'année en année. Des facteurs démographiques comme la diminution du nombre de jeunes associés avec des changements socio-économiques dont la hausse de la participation des femmes au marché du travail, la croissance des revenus ainsi que l'augmentation du parc d'automobiles constituent des éléments d'explication. L'évolution de 1988 à 1990 s'inscrit également dans cette tendance (cf. tableau 19). Cependant, on peut croire que le ralentissement de l'économie y joue probablement un rôle puisqu'au niveau canadien, la baisse s'est effectuée avec plus de vigueur de 1989 à 1990, soit 13,9 %, par rapport à celle observée de 1988 à 1989, soit 10,5 %. Il faut toutefois noter que théoriquement une mauvaise conjoncture économique peut tout aussi bien accroître l'achalandage (car la demande pour ce service décroît avec le niveau de revenu) qu'en provoquer une baisse (par une réduction de la demande de service par les personnes nouvellement en chômage).

Tableau 19
Présentation générale du transport interurbain* de voyageurs par autocar au Canada, 1988-1990

	1988	1989	1990	Variation 1988-1990
				en %
Nombre de transporteurs	20	24 r	26	
Passagers payants (en milliers)	19 136	17 119 r	14 739	-22,98
Recettes tirées du transport de passagers (en milliers de dollars)	213 140	231 618 r	267 407	25,46
Distance totale parcourue (en milliers de kilomètres)	166 086	169 194 r	175 441	5,63

Source: *Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain* (53-003), Statistique Canada.
L'enquête porte sur les activités des entreprises de transport interurbain et rural dont les recettes d'exploitation sont de 500 000 $ et plus par an.

* Services interurbains et ruraux.

Malgré cette baisse de la clientèle, les recettes tirées du transport ont augmenté de façon appréciable de 1988 à 1990. Une hausse importante des tarifs explique cette situation. D'ailleurs, le tableau 17 indiquait également une hausse d'envergure au niveau de l'indice des prix pour le transport routier interurbain.

Quant à la distance parcourue, elle s'est accrue malgré la baisse du nombre de passagers transportés. Si le nombre de passagers continue à diminuer, il faudra tôt ou tard procéder à une rationalisation des parcours à moins de pouvoir accroître suffisamment les tarifs pour maintenir la rentabilité. Ainsi, la hausse tarifaire mentionnée précédemment a permis de faire passer la recette par kilomètre parcouru de 1,28 $ en 1988 à 1,52 $ en 1990, ce qui correspond à une hausse de 18,8 %, soit près du double de la croissance de l'indice global des prix à la consommation.

2.2.5 Transport ferroviaire

L'événement majeur de 1990 dans le domaine du transport ferroviaire des passagers au Canada a été la réduction effectuée en janvier par Via Rail du nombre hebdomadaire de trains de 405 à 191. Comme le montre le tableau 20, les répercussions ont été nombreuses. Parmi celles-ci, on peut noter une diminution de 53 % de 1988 à 1990, des sommes versées par Via Rail aux autres sociétés ferroviaires pour services rendus, dont l'utilisation de la voie. La baisse s'est effectuée avec moins d'ampleur au Canadien National, soit 51 %, qu'au Canadien Pacifique, soit 60 %. Pendant ce temps, les versements gouvernementaux à Via Rail ont diminué de 29 %, le nombre de passagers a chuté de 49 % alors que le total des passagers-kilomètres a baissé de 47 %.

Malgré ces changements, Via Rail demeure en 1990 le principal acteur sur la scène du transport des passagers. Ainsi, par rapport à l'ensemble des sept principales sociétés ferroviaires au Canada, Via Rail compte pour 88,8 % des recettes ferroviaires, pour 81,8 % des versements gouvernementaux et pour 94,8 % du total des passagers transportés. En moyenne en 1990, le passager moyen de Via Rail aura parcouru 349 km alors que celui des autres sociétés ferroviaires, dont la vocation est plus régionale, n'aura cheminé que sur 166 km. En guise de comparaison, en 1988, ces moyennes s'établissaient respectivement à 336 km et à 107 km.

Tableau 20
Présentation générale du transport ferroviaire de personnes au Canada, 1988-1990

	Via Rail	Canadien National	Canadien Pacifique	Autres*	Total
1988					
Données financières					
(en milliers de dollars)					
Recettes ferroviaires	216 344	6 403	-	6 085	**228 832**
Versements gouvernementaux	564 651	52 224	19 198	4 832	**640 905**
Autres recettes ferroviaires	2 281	..**	..**	..**	**2 281**
Dépenses ferroviaires	785 185	..**	..**	..**	**785 185**
Sommes reçues de VIA	...	109 345	35 797	-	**145 142**
Trafic de passagers					
(en milliers de passagers)	6 268	79	-	328	**6 517**
(en millions de passagers-kilomètres)	2 109	2	-	35	**2 141**
1989					
Données financières					
(en milliers de dollars)					
Recettes ferroviaires	239 546 r	1 975 r	-	7 409 r	**248 930** r
Versements gouvernementaux	524 428 r	55 766 r	22 236 r	4 170 r	**606 600** r
Autres recettes ferroviaires	3 392 r	..**	..**	..**	**3 392** r
Dépenses ferroviaires	1 006 906 r	..**	..**	..**	**1 006 906** r
Sommes reçues de VIA	...	85 605 r	43 569	-	**129 174**
Trafic de passagers					
(en milliers de passagers)	5 940 r	-	-	171 r	**6 111** r
(en millions de passagers-kilomètres)	2 192 r	-	-	34 r	**2 226** r
1990* **					
Données financières					
(en milliers de dollars)					
Recettes ferroviaires	131 828	9 667	507	6 450	**148 452**
Versements gouvernementaux	398 397	61 017	23 382	4 019	**486 815**
Autres recettes ferroviaires	2 847	..**	..**	..**	**2 847**
Dépenses ferroviaires	549 782	..**	..**	..**	**549 782**
Sommes reçues de VIA	...	53 287	14 465	1 160	**68 912**
Trafic de passagers					
(en milliers de passagers)	3 186	-	-	175	**3 362**
(en millions de passagers-kilomètres)	1 112	-	...	29	**1 140**

Source: *Statistiques de l'exploitation ferroviaire* (52-003), Statistique Canada.

* Comprend les quatre sociétés ferroviaires suivantes: l'Ontario Northland Railway, le British Columbia Rail, le Québec North Shore and Labrador Railway et le CSX Transportation Ltd.

** Comme il est impossible de répartir ce montant entre le transport des personnes et le transport des marchandises, la donnée globale est présentée au tableau 25.

*** Estimation du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.

2.2.6 Transport aérien

Le ralentissement de l'activité économique puis la récession ont fait ressentir leurs effets sur l'industrie du transport aérien, ce qui s'est traduit par une croissance des revenus plus faible que celle des dépenses (cf. tableau 21). Il en résulte un léger déficit en 1989, pour le total des sociétés de niveau I, déficit qui s'est creusé en 1990. La réduction du nombre total des heures de vol constitue également un reflet d'une conjoncture difficile.

Tableau 21
Présentation générale des transporteurs aériens (voyageurs) canadiens de niveau I*, 1988-1990

	1988	1989	1990	Variation 1988-1990
		en milliers		en %
Voyageurs				
Recettes d'exploitation** (dollars)	5 428 020	5 604 548	5 660 477	4,28
Dépenses d'exploitation** (dollars)	5 259 155	5 622 850	5 765 017	9,62
Heures de vol*	733	724	693	-5,46
Passagers transportés				
Taux unitaires				
- Intérieur	15 817	13 782	12 923	-18,30
- International	5 797	6 570	6 715	15,84
- Total	21 614	20 352	19 638	-9,14
Affrètements	2 747	2 140	1 601	-41,72
Total	**24 321**	**22 492**	**21 239**	-12,67
Passagers-kilomètres				
Taux unitaires				
- Intérieur	22 666 092	21 007 193	19 947 600	-11,99
- International	23 397 677	25 827 638	26 181 506	11,90
- Total	46 063 770	46 834 832	46 129 106	0,14
Affrètements	8 191 383	6 343 501	3 997 388	-51,20
Total	**54 255 154**	**53 178 333**	**50 126 495**	-7,61

Source: *Aviation: Bulletin de service* (51-004), Statistique Canada.

* Pour 1988 et 1989 le niveau I comprenait: Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien International Ltée et Wardair. En 1990, seuls Air Canada et Les Lignes Aériennes Canadien International Ltée sont considérés.

** Comprend le transport des personnes et des marchandises.

De façon plus désagrégée, on observe une réduction marquée du nombre de passagers transportés et du nombre de passagers-kilomètres parcourus de 1988 à 1990. Pour les entreprises de niveau I, le déclin s'est manifesté avec plus de vigueur du côté des affrètements; la disparition de Wardair résultant de son achat par les Lignes Aériennes Canadien International Ltée constitue un élément d'explication. Quant aux services à taux unitaires, une baisse du nombre de passagers a été observée du côté du transport intérieur tandis que pour les vols internationaux, la clientèle s'est accrue. En ce qui regarde les passagers-kilomètres parcourus, ils ont connu la même tendance c'est-à-dire un certain recul pour les vols intérieurs et une croissance modérée pour les vols internationaux. Pour l'année 1990, la distance moyenne parcourue par un passager, pour un vol intérieur à taux unitaires, s'établissait à 1 544 km par rapport à 3 899 km pour un vol international. Quant aux affrètements, on dénotait une distance moyenne de 2 497 km. En guise de comparaison, ces moyennes atteignaient respectivement, en 1988, 1 433 km, 4 036 km et 2 982 km.

Les effets du ralentissement de la croissance économique puis de la récession intervenus depuis deux ans se lisent également au tableau 22. En effet, on y remarque un accroissement de moins de 3 % du nombre de passagers embarqués et débarqués dans les principaux aéroports canadiens. Si on fait exception des aéroports de Mirabel, de Halifax et de Vancouver, on relève une faible augmentation voire une diminution du nombre de passagers dans les autres principaux aéroports.

On constate également, au tableau 22, la nette domination de l'aéroport torontois Pearson sur le transport aérien au Canada; en effet, ce point de correspondance majeur comptait, en 1990, pour 37,8 % des passagers embarqués ou débarqués dans les principaux aéroports canadiens. L'aéroport de Vancouver se classe deuxième au Canada; la croissance économique animant plusieurs pays bordant le Pacifique, principalement en Asie, constitue un élément majeur de ce dynamisme. Quant aux deux aéroports montréalais (Dorval et Mirabel), ils voient l'écart les séparant de l'aéroport de Vancouver se creuser sérieusement. Alors qu'en 1988, 55 000 passagers de plus étaient passés par Vancouver que par les deux aéroports montréalais, cet écart était passé, en 1990, à 657 000. Le fait que la récession touche présentement avec plus de vigueur le Québec que l'Ouest du pays constitue une cause probable de l'élargissement de cet écart. Fait à noter, cinq des dix principaux aéroports canadiens sont situés dans l'Ouest du pays; les distances importantes séparant ces villes les unes des autres et du centre économique du pays expliquent probablement l'importance du transport aérien dans l'Ouest canadien.

Tableau 22
Passagers payants embarqués et débarqués aux dix principaux aéroports canadiens*, 1988-1990

	1988	1989	1990 **	Variation 1988-1990
	en milliers de passagers			en %
Lester B. Pearson International (Toronto)	20 267	20 264 r	20 563	1,46
Vancouver International	8 805	9 098 r	9 651	9,61
Montréal International (Dorval)	**6 536**	**6 451 r**	**6 471**	**-0,99**
Calgary International	4 549	4 475 r	4 622	1,60
Ottawa International	2 711	2 635 r	2 673	-1,40
Halifax International	2 325	2 380 r	2 564	10,28
Mirabel International	**2 214**	**2 402 r**	**2 523**	**13,96**
Winnipeg International	2 459	2 309 r	2 271	-7,65
Edmonton International	2 072	1 988 r	2 026	-2,22
Edmonton Municipal	965	1 030 r	1 014	5,08
Total	**52 903**	**53 032 r**	**54 378**	**2,79**

Source: *Aviation: Bulletin de service* (51-004), Statistique Canada.

* Selon la classification de 1990.
** Estimation du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.

2.2.7 Transport maritime

Les statistiques portant sur la clientèle des traverses maritimes québécoises, exprimée en nombre d'usagers ou de véhicules transportés, démontrent une vigoureuse croissance d'activité de 1988 à 1990, en dépit de la situation économique moins favorable (cf. tableau 23).

Tableau 23
Trafic des traverses maritimes* au Québec, 1988-1990

	1988	1989	1990	Variation 1988-1990
		en milliers		en %
Passagers				
Baie-Sainte-Catherine —Tadoussac	1 303	1 475 r	1 527 **	17,17
Île-aux-Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	413	508 r	533 **	28,99
Île-d'Entrée — Cap-aux-Meules — Havre-Aubert	3	N/D	N/D	N/D
Île Verte — L'Isle-Verte	...	...	9	...
Matane — Baie-Comeau — Godbout	232	243	268 **	15,62
Montmagny — Île-aux-Grues	33	36 r	42	29,23
Québec — Lévis	1 421	1 443 r	1 500 **	5,53
Rivière-du-Loup — Saint-Siméon	187	221	212	13,37
Saint-Juste-du-Lac — Notre-Dame-du-Lac	65	62	63	-2,78
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	860	899 r	951 **	10,54
Total	**4 518**	**4 887 r**	**5 105**	**13,00**
Véhicules				
Baie-Sainte-Catherine —Tadoussac	518	571 r	593 **	14,39
Île-aux-Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	181	218 r	224 **	23,76
Île Verte — L'Isle-Verte	...	...	2	...
Matane — Baie-Comeau — Godbout	84	91 r	103 **	22,33
Montmagny — Île-aux-Grues	14	16	17	18,88
Québec — Lévis	266	280 r	296 **	11,15
Rivière-du-Loup — Saint-Siméon	73	87	84	15,70
Saint-Juste-du-Lac — Notre-Dame-du-Lac	33	31	31	-6,06
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	371	395 r	418 **	12,67
Total	**1 541**	**1 689 r**	**1 768**	**14,75**

Source: Service du transport maritime, ministère des Transports du Québec.

* Traverses subventionnées.
** Estimation du Service du transport maritime, ministère des Transports du Québec.

En ce qui concerne le nombre d'usagers transportés, les traverses de Montmagny—Îles-aux-Grues, de l'Île-aux-Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive et de Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac connaissent une croissance remarquable. À l'opposé, à cause de son faible taux de croissance d'activité, la traverse de Québec—Lévis a glissé au second rang depuis 1989, devançant celle de Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola mais dépassée par celle de Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac.

Du côté des véhicules transportés, la croissance des activités s'est principalement manifestée aux traverses de l'Île-aux-Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive, de Matane—Baie-Comeau—Godbout et de Montmagny—Îles-aux-Grues. La traverse de Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac, qui constitue un prolongement de la route 138, se classe au premier rang. La traverse Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola vient au deuxième rang suivie par celle de Québec—Lévis.

Il existe une grande disparité dans l'importance des activités des différentes traverses. Ainsi à elles seules, les traverses de Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac, de Québec—Lévis et de Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola comptaient conjointement, en 1990, pour 78 % du total des passagers des traverses subventionnées et pour 74 % des véhicules transportés.

2.3 Transport des marchandises

2.3.1 Camionnage

Alors que les transports maritime, ferroviaire et par pipe-line sont utilisés principalement dans le transport des matières brutes et des demi-produits et que le transport aérien n'est employé essentiellement que dans le cas des produits à haute valeur par unité de masse, on peut faire appel aux services de camionnage aux différentes étapes de production et de distribution. En raison de cette polyvalence, le camionnage constitue le mode regroupant la main-d'oeuvre la plus importante du secteur du transport des marchandises. Également pour ce motif, l'activité de camionnage est sensible à la conjoncture affectant chacun des secteurs de l'économie.

Le portrait dressé ici (cf. tableau 24) de l'industrie du camionnage se limite au transport pour compte d'autrui. En effet, des modifications sérieuses à la collecte de données apportées par Statistique Canada relativement au transport pour compte propre rendent difficilement comparables les données de 1989 avec celles des années antérieures.

La période de croissance lente puis de recul de l'activité économique depuis 1988 a eu des effets sur l'industrie du camionnage. Ainsi, malgré une croissance remarquable des recettes et des dépenses d'exploitation, de 1988 à 1990, chez les entreprises québécoises de transport pour compte d'autrui, on s'aperçoit que la récession de 1990 a laissé son empreinte puisque la croissance de ces recettes et dépenses s'est située en grande partie de 1988 à 1989. Si on considère les entreprises pour compte d'autrui pour l'ensemble du Canada, on remarque une croissance des revenus et des dépenses du même ordre que le taux d'inflation, c'est-à-dire correspondant à une stagnation en termes réels. Encore là, la croissance s'est effectuée pour une très large part de 1988 à 1989.

En plus de cette évolution dans le temps, il apparaît pertinent d'examiner l'importance des entreprises québécoises dans l'ensemble canadien. Malgré une croissance supérieure des recettes et des dépenses, de 1988 à 1990, chez les entreprises québécoises de transport pour compte d'autrui par rapport à celles de l'ensemble du pays, il n'en demeure pas moins que ces entreprises ne comptent, en 1990, que pour 17,5 % des recettes et des dépenses canadiennes, soit une part bien inférieure à

l'importance relative de l'économie québécoise. Cela s'explique partiellement par la forte concentration en Ontario de l'industrie manufacturière canadienne, grande utilisatrice de ce type de transport.

Tableau 24
Présentation générale du transport routier de marchandises au Québec et au Canada, 1988-1990
Données financières

	1988	1989	1990 *	Variation 1988-1990
	en milliers de dollars			en %
Québec				
Compte d'autrui **				
Recettes d'exploitation	1 598 019	1 789 732	1 823 737	14,12
Dépenses d'exploitation	1 512 891	1 717 749	1 765 846	16,72
Canada				
Compte d'autrui **				
Recettes d'exploitation	9 611 711	10 233 414	10 397 149	8,17
Dépenses d'exploitation	9 212 772	9 878 805	10 086 261	9,48

Source: Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec, à partir de l'enquête sur les transporteurs routiers des marchandises et les entrepreneurs de déménagement, Statistique Canada.

* Estimation du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.
** Entreprises ayant déclaré des recettes de 100 000 $ et plus.

2.3.2 Transport ferroviaire

Durant la période de 1988 à 1990, les recettes des principales compagnies de chemin de fer, au titre du transport des marchandises, ont reculé de 9,2 % (cf. tableau 25), attestant la sévérité de la récession sur ce type de transport. Néanmoins, ces entreprises ont réussi à atténuer l'impact sur leur rentabilité en réduisant leurs dépenses ferroviaires de 2,4 %. Le déclin de 12 % de l'emploi dans le transport ferroviaire (cf. tableau 11) a sûrement joué un rôle significatif dans cette diminution des dépenses.

Tableau 25
Présentation générale du transport ferroviaire de marchandises au Canada, 1988-1990

	Canadien National	Canadien Pacifique	Autres*	Total
1988				
Données financières				
(en milliers de dollars)				
Recettes ferroviaires	3 452 602	2 539 628	453 854	**6 446 084**
Versements gouvernementaux	67 723	27 239	3 288	**98 250**
Autres recettes ferroviaires**	104 788	95 204	16 677	**216 668**
Dépenses ferroviaires**	3 591 824	2 323 706	389 569	**6 305 099**
Trafic de marchandises				
(en millions de tonnes-kilomètres)	142 861	106 851	15 949	**265 662**
1989				
Données financières				
(en milliers de dollars)				
Recettes ferroviaires	3 218 277 r	2 272 967 r	449 207 r	**5 940 451 r**
Versements gouvernementaux	49 886 r	17 671 r	6 183 r	**73 740 r**
Autres recettes ferroviaires**	103 202 r	108 374 r	18 922 r	**230 498 r**
Dépenses ferroviaires**	3 391 675 r	2 262 475 r	462 566 r	**6 116 716 r**
Trafic de marchandises				
(en millions de tonnes-kilomètres)	130 807 r	95 039 r	18 071 r	**243 917 r**
1990* **				
Données financières				
(en milliers de dollars)				
Recettes ferroviaires	3 101 705	2 350 512	401 770	**5 853 987**
Versements gouvernementaux	59 352	5 637	6 193	**71 182**
Autres recettes ferroviaires**	101 990	83 780	16 756	**202 527**
Dépenses ferroviaires**	3 466 127	2 227 840	459 238	**6 153 206**
Trafic de marchandises				
(en millions de tonnes-kilomètres)	128 604	98 973	14 677	**242 254**

Source: *Statistiques de l'exploitation ferroviaire* (52-003), Statistique Canada.

* Comprend les quatre sociétés ferroviaires suivantes: l'Ontario Northland Railway, le British Columbia Rail, le Québec North Shore and Labrador Raiway et le CSX Transportation Ltd.
** Comprend le transport des marchandises et le transport des personnes.
*** Estimation du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.

La diminution des recettes a affecté plus sérieusement le Canadien National (-10,2 %) que le Canadien Pacifique (-7,4 %); cependant, si on considère les quatre autres principales sociétés ferroviaires oeuvrant dans le transport des marchandises, on relève une baisse encore plus considérable, soit 11,5 %. Ces dernières compagnies sont, pour la plupart, axées sur le secteur primaire de l'économie, secteur éprouvé par la récession. Cela explique cette décroissance plus accentuée.

En ce qui regarde le trafic de marchandises exprimé en tonnes-kilomètres, on relève une diminution d'activité pour l'ensemble des principales entreprises s'établissant à 8,8 %. Encore une fois, le Canadien Pacifique semble moins touché par la récession puisque la réduction d'activité se situe à 7,4 % pour cette compagnie, par rapport à 10,0 % pour le Canadien National et à 8,0 % pour les autres compagnies principales.

2.3.3 Transport aérien

Le transport aérien des marchandises a connu, à l'échelle planétaire et depuis plusieurs années, une hausse appréciable de ses activités. La hausse de l'importance du transport des biens à grande valeur et des colis y compte pour une part importante. Puisque cette tendance devrait se maintenir, le transport aérien des marchandises devrait continuer à croître durant les prochaines années.

Comme le montre le tableau 26, la période s'étendant de 1988 à 1990 n'échappe pas à cette tendance, la croissance de l'activité de transport ayant atteint presque 13 % pour l'ensemble du Canada. Néanmoins, la récession de 1990 semble avoir exercé un frein à la croissance puisque celle-ci s'est effectuée plus lentement de 1989 à 1990 qu'entre 1988 et 1989. Selon qu'il s'agisse de services à taux unitaires ou d'affrètements, l'évolution a été fort différente pour les sociétés de niveau I. Alors que dans le premier cas on a assisté à une forte croissance de 1988 à 1990, dans le second cas une chute majeure s'est produite, surtout depuis 1989.

Tableau 26
Présentation générale* des transporteurs aériens (marchandises) canadiens de niveau I, 1988-1990**

	1988	1989	1990	Variation 1988-1990
		en milliers		en %
Marchandises				
Tonnes-kilomètres de marchandises transportées				
- Taux unitaires	1 254 883	1 401 345	1 481 151	18,03
- Affrètements	65 831	43 851	6 915	-89,50
Total	**1 320 714**	**1 445 196**	**1 488 066**	**12,67**

Source: *Aviation: Bulletin de service* (51-004), Statistique Canada.

* Pour les données financières, se référer au tableau 21; les montants qui y figurent englobent à la fois le transport des personnes et le transport des marchandises.

** Pour 1988 et 1989 le niveau I comprenait Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien International Ltée et Wardair. En 1990, seuls Air Canada et Les Lignes Aériennes Canadien International Ltée sont considérés.

Le tableau 27 permet d'examiner plus en détails la situation des dix principaux aéroports canadiens. Il est à remarquer que cette liste regroupe à peu près les mêmes aéroports que celle apparaissant au tableau 22. Tout comme au tableau précédent, on remarque une forte croissance des activités, entre 1988 et 1990, soit plus de 20 %. Toutefois, la récession depuis le début de 1990 se traduit par un net ralentissement de la croissance de 1989 à 1990, soit 3,1 %, comparativement à 16,4 %, de 1988 à 1989.

Tableau 27
Marchandises chargées et déchargées dans les dix principaux aéroports canadiens*, transportées sur les principaux vols à horaire fixe, 1988-1990

	1988	1989	1990**	Variation 1988-1990
	en milliers de kilogrammes			en %
Lester B. Pearson International (Toronto)	257 619	291 165 r	315 419	22,44
Vancouver International	100 869	122 307 r	120 902	19,86
Mirabel International	93 375	90 970 r	88 339	-5,39
Calgary International	30 700	38 642 r	41 435	34,97
Montréal International (Dorval)	31 128	35 240 r	29 747	-4,44
Winnipeg International	14 369	28 490 r	29 702	106,71
Edmonton International	22 730	29 089 r	28 977	27,48
Halifax International	22 253	26 979 r	26 847	20,64
Ottawa International	6 188	8 160 r	9 407	52,02
Moncton	1 217	4 571	6 042	396,47
Total	**580 448**	**675 613 r**	**696 817**	**20,05**

Source: *Aviation: Bulletin de service* (51-004), Statistique Canada.

* Selon la classification de 1990.
** Estimation du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.

Cependant, ces moyennes globales ne sont que peu indicatives de la situation particulière d'un aéroport, puisque le taux de variation de l'activité varie grandement d'un aéroport à l'autre. Ainsi, alors que les aéroports de Winnipeg et de Moncton ont connu une croissance fulgurante de 1988 à 1990, grâce à l'apparition de nouvelles liaisons, les deux aéroports québécois inclus dans la liste, soit Montréal (Dorval) et Mirabel ont enregistré une légère diminution de leurs activités. Le fait que le ralentissement économique ait frappé plus sévèrement le Québec que le reste du Canada n'est probablement pas étranger à cette situation. Quant aux six autres principaux aéroports canadiens, ils ont connu un accroissement d'activités se situant, pour la période de 1988 à 1990, entre 19,86 % et 52,02 %.

Le tableau 27 illustre également une caractéristique majeure du transport aérien au Canada, c'est-à-dire la concentration des activités à l'aéroport Pearson de Toronto. En 1990, celui-ci comptait pour plus de 45 % de la masse manutentionnée dans les dix principaux aéroports canadiens. Pour ce qui est des deux aéroports montréalais (Dorval et Mirabel), ils n'ont compté conjointement, en 1990, que pour 16,9 % de la masse manutentionnée dans les principaux aéroports canadiens, ce pourcentage se situant bien en deçà de l'importance du Québec dans l'économie canadienne.

Par ailleurs, l'aéroport de Vancouver a réussi durant la période de 1988 à 1990 à surpasser les deux aéroports montréalais quant à la masse manutentionnée (120 902 tonnes comparativement à 118 086 tonnes en 1990). En 1988, 124 503 tonnes avaient été manutentionnées dans les deux aéroports montréalais contre 100 869 tonnes à Vancouver. Tout comme pour le transport des personnes, le dynamisme économique des pays bordant le Pacifique, en particulier en Asie, joue sûrement un rôle prépondérant dans l'expansion de l'aéroport de Vancouver. Quant aux Maritimes, elles ne comptaient, en 1990, que pour 4,7 % de l'ensemble de la manutention pour les dix principaux aéroports canadiens.

2.3.4 Transport maritime

Le tableau 28 indique clairement que la conjoncture économique a fait sentir son effet sur le transport maritime au Canada. Ainsi, pour l'ensemble des ports sous la juridiction de la Société canadienne des ports (qui regroupe la plupart des principaux ports), on remarque de 1988 à 1990 un recul de la masse transportée de l'ordre de 3 %. Puisque l'on sait que la récession actuelle frappe plus durement le Québec que l'ensemble du Canada (cf. tableau 1), on ne s'étonne pas de constater que le recul de l'activité est plus importante que la moyenne canadienne dans deux des trois ports québécois mentionnés.

Des trois ports québécois mentionnés, le port de Sept-Îles se classe au premier rang pour la masse transportée. Celle-ci se compose presque exclusivement de produits transportés en vrac (surtout du minerai et concentré de fer), soit 99,9 % du total, pour l'année 1990. Entre 1988 et 1990, on observe une diminution de la manutention du vrac solide, ce qui correspond à la diminution de production de minerai de fer indiquée au tableau 3.

Le port de Québec, tout comme celui de Sept-Îles, connaît une très importante activité de manutention de vrac, soit 98,1 % du total manutentionné en 1990. Cette similitude cache une différence importante au niveau des produits manutentionnés. Ainsi, alors que le vrac liquide, essentiellement des produits pétroliers (pétrole brut, essence et mazout), ne compte pour presque rien à Sept-Îles, il représente à Québec 55,3 % de la marchandise en vrac qui y est manutentionnée. Depuis 1988, cette composante s'est accrue de 8,1 %, surtout grâce à un accroissement de 13,4 % de la manutention du pétrole brut. Quant au vrac solide, la période allant de 1988 à 1990 a été témoin d'un déclin d'activité de 17,2 %. Le déclin de la manutention des céréales (7,0 %) mais surtout du minerai de fer (28,5 %) expliquent une bonne part de cette évolution.

Tableau 28

Transport maritime de marchandises au Québec et au Canada.
Principaux produits manutentionnés dans les principaux ports* au Canada, 1988-1990

1988	Montréal	Québec	Sept-Îles	Halifax	Vancouver	Autres ports	Total
			en milliers de tonnes				
Trafic en vrac							
Vrac solide	7 429	9 180	22 885	3 769	55 276	18 971	**117 509**
Vrac liquide	7 861	8 695	469	8 357	6 392	13 099	**44 872**
Marchandises diverses							
Conteneurisées	5 732	3	-	3 537	2 732	473	**12 476**
Non conteneurisées	1 218	339	15	573	6 917	2 901	**11 964**
Total	**22 240**	**18 216**	**23 370**	**16 236**	**71 316**	**35 444**	**186 822**
Principales marchandises							
Céréales	2 989	4 499	-	575	12 489	5 400	**25 953**
Minerai de fer	1 061	2 897	20 691	-	-	-	**24 649**
Charbon	156	393	1 124	-	23 554	6 776	**32 003**
Pétrole brut	1 542	5 053	-	4 750	1 025	5 726	**18 096**
Essence	1 634	1 009	80	976	1 207	2 455	**7 361**
Mazout	3 518	2 298	389	2 558	1 911	4 351	**15 025**

1989	Montréal	Québec	Sept-Îles	Halifax	Vancouver	Autres ports	Total
			en milliers de tonnes				
Trafic en vrac							
Vrac solide	6 205	7 913	22 887	3 758	48 720	17 133	**106 617**
Vrac liquide	7 588	7 360	396	8 646	6 028	13 268	**43 285**
Marchandises diverses							
Conteneurisées	5 365	2	-	3 889	2 645	525	**12 427**
Non conteneurisées	1 265	393	20	490	6 632	3 027	**11 827**
Total	**20 423**	**15 669**	**23 302**	**16 783**	**64 025**	**33 953**	**174 156**
Principales marchandises							
Céréales	1 685	2 832	-	499	9 227	4 938	**19 181**
Minerai de fer	1 067	3 461	21 172	-	-	-	**25 700**
Charbon	188	265	1 001	1	23 779	5 976	**31 211**
Pétrole brut	603	4 226	-	4 902	805	6 221	**16 757**
Essence	1 753	1 080	62	1 102	1 063	2 176	**7 236**
Mazout	3 848	1 680	312	2 602	1 863	4 406	**14 711**

* Ports sous la juridiction de la Société canadienne des ports et selon la classification de celle-ci.

Tableau 28
Transport maritime de marchandises au Québec et au Canada.
Principaux produits manutentionnés dans les principaux ports* au Canada, 1988-1990 (suite)

1990	Montréal	Québec	Sept-Îles	Halifax	Vancouver	Autres ports	Total
Trafic en vrac			en milliers de tonnes				
Vrac solide	7 062	7 598	21 548	3 676	51 135	19 227	**110 246**
Vrac liquide	7 823	9 399	428	9 151	5 975	13 549	**46 325**
Marchandises diverses							
Conteneurisées	5 764	-	1	3 909	2 708	523	**12 905**
Non conteneurisées	1 099	324	21	551	6 630	2 531	**11 156**
Total	**21 748**	**17 321**	**21 997**	**17 287**	**66 448**	35 831	**180 632**
Variation du total 1988-1990 (%)	**-2,21**	**-4,92**	**-5,88**	**6,47**	**-6,83**	**1,09**	**-3,31**
Principales marchandises			en milliers de tonnes				
Céréales	2 757	4 183	-	455	11 117	6 423	**24 935**
Minerai de fer	1 053	2 071	19 965	-	-	-	**23 089**
Charbon	178	61	587	-	23 400	6 227	**30 453**
Pétrole brut	566	5 732	0	4 956	716	6 069	**18 039**
Essence	2 045	1 198	70	1 295	1 542	2 224	**8 374**
Mazout	3 402	2 074	358	2 811	1 509	4 732	**14 886**

Source: *Séries statistiques*, Société canadienne des ports.

* Ports sous la juridiction de la Société canadienne des ports et selon la classification de celle-ci.

Le port de Montréal se caractérise tant par une importante activité de manutention du vrac que des conteneurs. Pour ce qui est du vrac, la manutention des matières solides a diminué, de 1988 à 1990, de 4,9 %, déclin observé en bonne partie du côté des céréales. Quant au vrac liquide, la situation est demeurée au total presque constante de 1988 à 1990; cependant, en désagrégeant le total, on dénote une chute de 63,3 % pour la manutention de pétrole brut mais une hausse 25,2 % dans le cas de l'essence.

La manutention de contenеurs représente le point fort de l'activité portuaire à Montréal. En général, les produits transportés dans des conteneurs valent beaucoup plus par unité de masse que les produits transportés en vrac. Le port de Montréal tient son importance dans le trafic des conteneurs car il constitue une porte majeure d'entrée et de sortie des conteneurs voyageant entre l'Europe, d'une part, et le coeur industriel de notre continent, soit l'Ontario et les nombreux États américains ceinturant les Grands-Lacs.

De 1988 à 1990, la manutention de conteneurs a très légèrement augmenté; cependant, si on ne considère que 1989 et 1990, on relève alors une hausse appréciable faisant suite à la baisse de 1988 à 1989. Montréal demeure en 1990 le principal port de manutention de conteneurs au Canada. Pour cette année-là, il comptait pour 44,7 % de l'activité de l'ensemble des ports sous la juridiction de la Société canadienne des ports. Pendant ce temps, le port de Halifax et celui de Vancouver obtenaient respectivement une part de 30,3 % et de 21,0 %. En guise de comparaison, en 1988, le port de Montréal regroupait une part de 45,9 % du marché contre, respectivement pour Halifax et Vancouver, une part de 28,4 % et 21,9 %.

Outre les conteneurs, le port de Vancouver connaît une importante manutention de produits transportés en vrac. Ainsi, en 1990, le vrac solide (surtout les céréales et le charbon) représentait 77,0 % du total manutentionné alors que le vrac liquide (principalement l'essence et le mazout) comptait pour 9,0 % du total. Quant au port de Halifax, le vrac liquide (surtout le pétrole brut et le mazout) y occupe une place importante, représentant 52,9 % de la masse totale manutentionnée. Fait à noter, contrairement aux ports de Vancouver, Montréal et Québec, la manutention des céréales n'y constitue qu'une activité mineure.

2.3.5 Transport par pipe-line

L'énergie constitue un élément vital à la présence de toute activité économique tant au chapitre de la production que de la consommation. Pour cette raison, comme l'a illustré le tableau 16, la conjoncture économique défavorable s'est répercutée en une demande énergétique anémique dans le secteur du transport. Le tableau 29 vise à retracer en amont de la consommation d'énergie, le transport par pipe-line de sources d'énergie.

Comme on peut s'y attendre, on relève, pour le Québec et l'ensemble du Canada, que le transport par pipe-line n'a pas connu une croissance vigoureuse au cours des deux dernières années. Ainsi, pour le pétrole brut, le condensat et les pentanes plus, les arrivages au niveau canadien ont diminué de 2,9 %, entre 1988 et 1990, alors qu'au Québec on a assisté à une faible croissance de 1,3 %.

Du côté des gaz de pétrole liquéfiés, et autres produits pétroliers, les arrivages ont augmenté à l'échelle canadienne, de 1988 à 1990, de 5,5 %, hausse concentrée presque exclusivement de 1988 à 1989, alors que pour la même période, les arrivages ont reculé de 1,9 % au Québec.

Quant au gaz naturel, il apparaît comme étant le seul produit transporté par pipe-line qui n'ait pas été sévèrement affecté par le climat économique difficile. Ainsi, de 1988 à 1990, les arrivages ont crû de 8,6 % dans l'ensemble canadien et de 6,8 % au Québec.

Dans l'ensemble, on constate que le transport par pipe-line se concentre, au Canada, presque totalement à l'extérieur du Québec. Ainsi, au chapitre de la masse transportée, le Québec ne comptait, en 1990, que pour 4,1 % du total canadien pour le pétrole brut, le condensat et les pentanes plus, pour 5,2 % dans le cas des gaz de pétrole liquéfiés, et autres produits pétroliers et pour 5,7 % en ce qui concerne le gaz naturel. La forte concentration des gisements pétroliers et gaziers et des activités de transformation de ces produits à l'ouest du Québec de même que le rôle important du transport maritime dans l'approvisionnement en produits pétroliers au Québec expliquent cette situation.

Tableau 29
Transport par pipe-line au Québec et au Canada, 1988-1990

	Québec			Canada		
	1988	1989	1990*	1988	1989	1990 *
Pétrole brut, condensat et pentanes plus			en milliers de mètres cubes			
Arrivages						
Champs pétrolifères	-	-	-	79 002	76 331	75 582
Autres provinces	7 064	5 691	4 711	169 219	163 333	161 480
Importations	3 783	4 771	6 272	4 674	6 574	7 406
Autres	-	-	-	25 733	25 525	25 984
Total	**10 847**	**10 462**	**10 983**	**278 629**	**271 763**	**270 451**
Utilisation						
Livraisons aux raffineries	9 910	9 778	10 590	63 958	65 389	65 639
Transferts à d'autres provinces	-	-	-	169 219	163 333	161 480
Autres	937	684	393	45 452	43 042	43 333
Total	**10 847**	**10 462**	**10 983**	**278 629**	**271 763**	**270 451**
Gaz de pétrole liquéfiés et produits pétroliers						
Arrivages						
Raffineries et installations de stockage	4 560	4 162	4 493	36 435	38 428	39 022
Autres provinces	675	776	644	32 558	34 675	34 263
Autres	-	-	-	23 955	24 826	24 765
Total	**5 235**	**4 938**	**5 137**	**92 948**	**97 929**	**98 051**
Utilisation						
Livraisons aux terminus et installations de stockage	2 741	2 700	2 539	23 564	24 435	24 911
Livraisons à d'autres provinces	1 491	1 250	1 400	32 558	34 675	34 263
Autres	1 002	989	1 198	36 827	38 819	38 876
Total	**5 235**	**4 938**	**5 137**	**92 948**	**97 929**	**98 051**
Gaz naturel			en millions de mètres cubes			
Arrivages						
Total de gaz marchand	-	-	-	90 894	96 057	98 706
Importations	-	-	-	384	772	641
Autres arrivages	-	-	-	275	307	279
Autres provinces	5 633	5 759	6 016	..	..	..
Gaz provenant des stocks	-	-	-	6 501	7 788	6 846
Total	**5 633**	**5 759**	**6 016**	**98 054**	**104 924**	**106 472**
Utilisation						
Ventes	5 142	5 318	5 588	49 044	52 276	50 500
Exportations	227	372	411	35 913	37 912	40 689
Autres	265	68	16	13 098	14 737	15 284
Total	**5 633**	**5 759**	**6 016**	**98 054**	**104 924**	**106 472**

Sources: *Transport du pétrole par pipe-lines* (55-001) et (55-201), Statistique Canada.
Services de gaz (55-002) et (57-205), Statistique Canada.
* Compilation du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.

CONCLUSION

Comme on a pu le constater, la conjoncture économique globale influence fortement le comportement de l'industrie du transport. En fait, cette industrie constitue les vaisseaux sanguins de l'économie. Pour cette raison, le ralentissement économique qui s'est fait sentir en 1989 et qui s'est transformé par la suite en récession, à partir du printemps de 1990, a entraîné par le fait même les différentes composantes du secteur du transport. Tant le transport des personnes que celui des marchandises furent touchés. À cette conjoncture défavorable est également venue se superposer la réduction substantielle de service chez Via Rail ainsi que le conflit dans le golfe Persique. Dans ce dernier cas, il en est résulté une forte augmentation du prix du carburant qui a particulièrement touché le transport aérien. Ce conflit ayant mené à une véritable guerre, en janvier 1991, l'impact négatif sur l'économie a été accru, en particulier dans le cas du transport aérien.

Si on en croit les premiers signes précurseurs observés depuis le printemps, on peut croire que l'année 1991 en sera une de stabilisation par rapport à 1990. Puis, à partir de 1992, une phase de croissance modérée devrait avoir cours. On ne peut en ce moment affirmer que cette expansion durera aussi longtemps que celle de la décennie antérieure; toutefois, il apparaît que le secteur du transport devrait en être un des principaux bénéficiaires.

Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

91-09